


BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Das französische Seerecht.

Frei übersetzt

nach der vierten Auflage

von

„Pardessus, Cours de Droit Commercial“

und mit Noten begleitet

von

August Schiebe,
Director der öffentlichen Handels-Lehranstalt in Leipzig.

Bremen,
Druck und Verlag von C. Schünemann.

1840.

Vorwort.

Durch das vorliegende Werk, das im Original den III. Band von »*Pardessus, Cours de droit commercial,*« ausmacht, ist nun, mit Zuziehung der vier übrigen Bände, die ich unter dem Titel: **„Lehrbuch des Handelsrechts mit Ausnahme des Seerechts“** herausgegeben habe, das französische Handelsrecht dieses ausgezeichneten Juristen, in deutscher Bearbeitung vollständig geliefert. Möge auch dieser Arbeit eine wohlwollende Aufnahme werden.

Leipzig, im December 1839.

Schiebe.

Erklärung einiger Abkürzungen.

H. G. B. Handels-Gesetzbuch; **C. G. B.** Civil-Gesetzbuch; **P. G. B.** Peinliches Gesetzbuch; **G. O.** Gerichtsordnung; **L. d. H.** Lehrbuch des Handelsrechts (von Schiebe); **Ord.** Ordonnanz; **Cass.** Cassation; **abw. Urth.** abweisendes Urtheil; **Pard.** Pardessus; **Rogron** (Code civil expliqué); **Ges.** Gesetz.

In Bezug auf die Wörter „Cassation" und „abweisendes Urtheil," worauf sich Pardessus häufig stützt, dient Folgendes zu deren Verständlichkeit: der Cassationshof, als der höchste Gerichtshof in Frankreich, hat nur über die Fälle zu entscheiden, die ihm wegen Verletzung des Gesetzes in irgend einem Prozesse vorgelegt werden. Das Ansuchen des Klägers, der sich an den Cassationshof wendet, wird zuerst von der Requeten-Kammer *(chambre des requêtes)* untersucht; findet die Mehrheit ihrer Mitglieder, dass bei dem in letzter Instanz gefällten Urtheil das Gesetz richtig angewandt, folglich nicht verletzt wurde, so weiset die Kammer das Anbringen um Vernichtung des Spruchs ab, was dann abweisendes Urtheil *(arrêt de rejet)* genannt wird. Glaubt sie hingegen, das Gesetz könnte verletzt worden sein, so lässt sie das Anbringen des Klägers zu. Der Rechtsstreit wird dann vor die Civil-Kammer *(chambre civile)* gewiesen. Hier wird nun entschieden, ob das Gesetz wirklich verletzt wurde oder nicht. Glaubt die Mehrheit das erstere, so wird das Urtheil cassirt, und an einen andern Gerichtshof verwiesen, damit dieser die Streitfrage, wie sie vor dem cassirten Urtheile bestanden, entscheide. Der cassirende Beschluss des Cassationshofs wird dann mit dem legalen Ausdruck „Cassation" *(cassation)* bezeichnet. Glaubt aber besagte Kammer, dass im Urtheil das Gesetz nicht verletzt wurde, so verwirft die Civil-Kammer das Anbringen des Klägers, was abermals abweisendes Urtheil *(arrêt de rejet)* genannt wird. So verhält es sich in allen privatrechtlichen Streitsachen; in Criminalsachen aber, weiset die Criminal-Kammer *(chambre criminelle)* directe ab, oder sie cassirt directe.

Anm. des Herausgebers.

Vom Seehandel.

Das Seerecht (*droit maritime*) kann von drei verschiedenen Gesichtspunkten in Betracht gezogen werden:

1) In Bezug auf das politische Interesse der Nationen.

Dieser Punkt gibt den Publicisten Stoff, die wichtigen Fragen über die Freiheit der Meere zu untersuchen und zu forschen, wie weit sich die Gränzen dieser Freiheit erstrecken, die eine Macht dem Feinde, und manchmal auch Neutralen, nach Kriegsrecht vorschreiben kann. Wollte man auf den Ursprung des Rechts zurückgehen, so würden diese Fragen reine Forschungssache sein; müsste man sie im gegenwärtigen Zustande der menschlichen Gesellschaft untersuchen, so könnte sie kein Gericht lösen, da Streitigkeiten zwischen unabhängigen Staaten fast immer durch die Gewalt der Waffen entschieden werden.

2) Der zweite Gesichtspunkt, von welchem man das Seerecht in Betracht ziehen kann, betrifft Alles, was die Regierung thun muss, um die Ufer und Hafenpolizei zu schützen und aufrecht zu erhalten, und den Handel nicht nur zum gemeinen Besten und zum Schutze des Staates, sondern auch noch, wenn es nöthig ist, im Interesse des Handelsstandes selbst zu fördern.

Alles was die Verwaltung, die Uferpolizei, die Sanitäts-Maasregeln, die Erhaltung der Häfen betrifft, ist Beamten übertragen, die nicht von den Gerichten abhängen, und deren Verrichtungen durch specielle Gesetze und Verordnungen vorgeschrieben sind [1]. Da jedoch die Kenntniss dieser gesetzlichen Verfügungen zur Entscheidung gewisser Schwierigkeiten dienen kann, die aus Privat-Verträgen entstehen, so sollen sie da, wo es erforderlich ist, angeführt werden.

---

1) **Hiezu gehören hauptsächlich: das Gesetz vom 13. August 1791, das Decret vom 10. März 1807 über die Hafenbeamten, das Gesetz vom 3. März und die Ordonnanz vom 7. August 1822, die Sanitäts-Polizei betreffend, das Gesetz vom 15. August 1792 und das Decret vom 22. Decbr. 1806, die Lootsen betreffend. Ausserdem giebt es noch einige specielle Acte für gewisse Häfen.**

Der nämliche Weg soll auch in Betreff der administrativen Massregeln eingeschlagen werden, welche bei Schiffbrüchen und ähnlichen Zufällen die Rettung der Personen und des Eigenthums bezwecken. Diese Massregeln gründen sich auf das geheiligte Interesse des Unglücks, müssen aber oft nach Umständen modifizirt werden, besonders wenn eine Regierung mit Grund befürchtet, dass ein Feind die Rechte der Menschlichkeit und der Gastfreundschaft missbraucht um die Sicherheit und den Handel des Staats zu gefährden.

Dadurch schon liegen diese Massregeln ausser dem Gebiete der Handels-Jurisprudenz, so wie diese nämlich in vorliegendem Werke in Betracht gezogen werden soll [1]). Bei Allem, was die Beamten in der Ausübung ihrer Amtsverrichtungen verordnen, wird angenommen, dass es zwischen den interessirten Parteien gesetzlich geschehen sei, jedoch bleibt derjenigen von ihnen, die ihr Interesse beeinträchtigt glaubt, vorbehalten, diese Beamten gerichtlich zu belangen, oder bei der competenten Behörde auf die Reform ihres Verfahrens anzutragen.

Ebenso verhält es sich mit den Prisen. Die Fragen, zu welchen sie Anlass geben können, knüpfen sich mehr an das Völkerrecht im Allgemeinen und an das Handelsrecht jeder Nation an, als an das Interesse von Privaten.

Die Kaperei ist eine Art Seekrieg, dessen Vorschriften die Gesetze des Krieges, mehr oder minder modificirt, ausmachen. Die Rheder, durch die Hoffnung zum Gewinn angetrieben, kommen dadurch ihrem Vaterlande zu Hilfe. Wie dieses, sind sie den Grundsätzen des Völkerrechts unterworfen, welche bestimmen, in welchen Fällen, auf welche Weise und bis auf welchen Punkt man dem Feinde schaden darf. Nur zu diesen Bedingungen wird die Kaperei vom Landesherrn gestattet, sonst artet sie in eine wahre Seeräuberei aus.

Da der Regierung die Leitung aller Streitkräfte zur gemeinschaftlichen Vertheidigung zusteht, so muss sie jeder Uebertretung der Kriegsgesetze, der Freundschafts- oder Neutralitäts-Verhältnisse vorbeugen und ihr Einhalt thun. Haben sich die Unterthanen einer Macht über Ungerechtigkeiten zu beklagen, die von Corsaren einer andern Macht an ihnen begangen wurden, so bleibt ersterer nur der Weg zu der Unterhandlung offen; schlägt dieser fehl, dann bleibt nichts als die Gewalt der Waffen übrig. Endlich könnte die Rechtsstrenge, selbst wenn sie auf den Feind angewendet wird, manchmal

---

1) Die in Kraft stehenden Gesetze über diese Materie sind die *lettres patentes* vom 10. Jan. 1770, das Gesetz vom 13. Aug. 1791, der Beschluss des Directoriums vom 27. thermidor VII, der Regierungsbeschluss vom 6. germinal VIII und 17. floréal IX, und für das Ausland die Ordonnanz über die Consulate vom 3. März 1781.

politischen Massregeln hinderlich sein, deren Verheimlichung allein den Erfolg sichert, und könnte wichtige Unterhandlungen abbrechen, oder den wünschenswerthesten Frieden fern halten.

Da dergleichen Betrachtungen keinen unveränderlichen Grundsätzen unterworfen werden können, und übrigens diese Materien ausser dem Kreise der Jurisprudenz liegen, so musste es der Regierung selbst überlassen bleiben darüber zu erkennen [1]. Was diese unter solchen Umständen thut, oder thun kann, gehört nicht hierher.

3) Nun bleibt noch übrig das Seerecht von seinem dritten und letzten Gesichtspunkte in Betracht zu ziehen, der eigentlich der Zweck des vorliegenden Werkes ist, nämlich von Seiten der Verbindlichkeiten, zu welchen der Seehandel zwischen Privaten Anlass geben kann.

Demzufolge soll in acht Hauptstücken folgendes abgehandelt werden:

I. Von den Schiffen;
II. von den Schiffern;
III. von den Seeleuten;
IV. von den Verträgen in Bezug auf die Vermiethung der Schiffe und die Transporte zur See;
V. von den See-Assecuranzen;
VI. von Bodmerei-Verträgen;
VII. von der Fischerei;
VIII. von den Privilegien und den besondern Rechten, welche die See-Verträge erzeugen.

Erstes Hauptstück.

Von den Schiffen und den Schiffseigenthümern.

598. Ein Fahrzeug, das zur Handelsschifffahrt auf der See bestimmt ist, wird Handelsschiff, Kauffahrteischiff, Kauffahrer (*navire*) genannt; ist es für den Staatsdienst bestimmt, so

---

1) Die Gesetze diese Materien betreffend sind: die Ordonnanz von 1681, die Verordnung vom 27. Jan. 1706, diejenige vom 26. Juli 1778, die Decrete vom 31. Jan. und 1. Oct. 1793, 9. messidor III, und 3. brumaire IV; die Gesetze vom 12. vendémiaire und 26. nivose VI, 26. vendémiaire VIII, die Beschlüsse vom 6. germinal VIII, 9. ventose IX, 18. vendémiaire und 2. prairial XI; das Decret vom 9. Sept. 1806, die Gutachten des Staatsraths vom 4. April 1809 und 18. Aug. 1811.

nennt man es Staatsschiff (*vaisseau*). Ein Handelsschiff kann in Betracht gezogen werden:

1. An und für sich selbst, ohne Rücksicht auf die Verträge, deren Gegenstand es ist;
2. nach den besonderen Bedingungen, welchen sein Eigenthum unterworfen ist;
3. nach den verschiedenen Mitteln, wie dieses Eigenthum erworben werden kann;
4. nach den Modificationen, welche das Interesse der Schifffahrt den allgemeinen Grundsätzen hinzuführt, wenn ein Schiff gemeinschaftlich mehrern Personen angehört.

Dieses soll in nachfolgenden Capiteln abgehandelt werden.

Erstes Capitel.

Von den Handelsschiffen im Allgemeinen.

599. Da die Benennung Schiff ein Gattungsname ist, so ist er auf Schaluppen, Barken und alle Arten von Fahrzeugen, die zur Seefahrt gebraucht werden, anwendbar, wenn diese nicht selbst accessorische Theile sind, die zum Dienste eines grössern Fahrzeuges bestimmt sind. Jede Classe Handelsschiffe ist unter einem Namen bekannt, welcher ihre Gattung bezeichnet, wie z. B. Brigg, Schooner etc.; jedoch muss die Beschaffenheit und die Art der Convention in Betracht gezogen werden, um die Wichtigkeit einer mehr oder minder genauen Angabe des Schiffes beurtheilen zu können.

Wenn auch Alles, was zum Bau eines Schiffes diente, in Folge successiver Reparaturen sich verändert hat, so dass keines seiner ursprünglichen Theile mehr daran vorhanden ist, so bleibt dennoch das Schiff dasselbe; die verschiedenen Materialien, welche successive verwendet wurden, um mangelhafte oder zerstörte Theile zu ersetzen, werden diesen auf eine Weise substituirt, dass das Schiff angesehen wird, als sei es immer das nämliche geblieben.

Der Ausdruck Schiff, der in den Verträgen oder in den Gesetzen allein vorkommt, begreift von Rechtswegen auch das Schiffsgeräthe, wenn es nicht durch irgend eine Verabredung oder Präsumtion, die aus dem Gebrauch oder aus der besondern Gattung des Vertrags entspringt, ganz oder zum Theil ausgeschlossen ist.

Unter Schiffsgeräthe, Geräthschaften, Zubehör (*agrès*) versteht man, die Schaluppe, das kleine Boot, die Anker, Masten, Segel, Taue, Blöcke etc. und andere ähnliche Gegenstände, die an sich selbst ein ergänzender Theil des Schiffes sind, der, ohne etwas zu zerbrechen, los gemacht werden kann, die aber zur Ausrüstung

des Schiffes einen unumgänglich nöthigen accessorischen Theil davon ausmachen, um es in segelfertigen Stand zu setzen.

Dies ist aber nicht der Fall mit dem Kriegs- und Mundvorrath (*armement et victuailles*), und den Vorschüssen an die Seeleute, noch weniger mit der im Augenblick der beendigten Reise verdienten Fracht, oder dem Miethpreise des Schiffes, wenn die Natur des Vertrags oder die Umstände nicht eine entgegengesetzte Absicht vermuthen liessen.

Unter Casco (*corps*) versteht man das Schiff mit seinen accessorischen Theilen, im Gegensatz von Ladung (*facultés*), wodurch man die eingeladenen Güter bezeichnet.

Wie auch die Benennung und die Grösse der Schiffe sein mag, so werden sie als bewegliches Gut angesehen [1]; allein die allgemeinen Grundsätze über die Mobilien sind modifizirt. [2]. Der körperliche Inhalt eines Schiffes wird durch den Raum bestimmt, den die Ladungsgegenstände darin einnehmen können, man nennt ihn Trächtigkeit (*tonnage*), weil zu dieser Angabe die Tonne (*tonneau*) als Masseinheit angenommen ist; ihr Raum beträgt 1,404 Stere (42 Cubikfuss altes Mass). Diese Trächtigkeit wird im Augenblick, wo das Schiff durch Urkunde für ein französisches erklärt wird (*acte de francisation*) (s. № 604) constatirt [3]. Um den körperlichen Raum eines Schiffes bestimmen zu können, wird dessen Messung (*jaugeage*) durch eigens dazu instituirte öffentliche Beamte vorgenommen [4], das Resultat constatirt dann das, was man Trächtigkeit des Schiffes (*tonnage du navire*) nennt. Dieses Resultat muss in den Declarationen und andern Documenten, wovon noch in der Folge die Rede sein soll, angegeben werden.

Ein Schiff kann, wie jeder andere körperliche Gegenstand, verkauft, vermiethet, zum Niessbrauch cedirt, geliehen, verpfändet, oder als Depositum gegeben werden. Alles, was sich auf dessen Kauf bezieht, soll im dritten Capitel dieses Hauptstücks abgehandelt werden, und was die Vermiethung betrifft, so soll davon im dritten Hauptstück dieser Abtheilung die Rede sein. In Bezug auf die übrigen Conventionen sind die allgemeinen Grundsätze hinreichend.

---

1) C. G. B. 531. H. G. B. 190.

2) Die Grundsätze, welchen die beweglichen Güter unterworfen sind, werden nämlich nicht alle auf Schiffe angewendet, diese können speciell für die Schulden des Eigenthümers haften, auch ist deren Beschlag und Verkauf besondern Formen unterworfen. A. d. H.

3) Decret v. 18. Oct. 1793.

4) In Betreff dieser Beamten s. Lehrbuch des Handelsrechts. Wie die Berechnung zu machen ist, giebt das Decret v. 1. Jan. 1794 (12. nivose II) an.

Zweites Capitel.

Besondere Bedingungen, welchen das Eigenthum eines Schiffes unterworfen ist.

600. Um Eigenthümer eines Schiffes zu werden, braucht man nicht Handelsmann zu sein. Demnach könnte also ein Minderjähriger das Eigenthum eines Schiffes durch Succession, Schenkung, Vermächniss etc., erworben haben und sein Vormund wäre berechtigt, es, wie die übrigen Güter seines Mündels, zu vermiethen. Diesen Fall ausgenommen, wo, zu Folge der Qualität eines Minderjährigen, die in dessen Namen geschlossenen Acten nur als Civil-Obligationen betrachtet werden, würde ein Grossjähriger, der nicht Handelsmann, aber Eigenthümer eines Schiffes ist, bei Verkäufen, Vermiethungen, Verträgen wegen Reparaturen und andern ähnlichen Verhandlungen, Handelsacte dadurch schliessen [1]), ohne desshalb zu den Handelsleuten gerechnet zu werden.

Obgleich Fremde im Allgemeinen in Frankreich Handel treiben können, und obgleich alle Beschränkungen, welchen ehemals einige Theile des Seehandels unterworfen waren, gesetzlich abgeschafft wurden [2]), so hat dennoch kein Schiff ein Recht auf die Privilegien der Nationalität, auf welche Weise es auch erworben würde, wenn es nicht Franzosen eigenthümlich angehört, oder Fremden, denen die bürgerlichen Rechte zugestanden sind [3]). Wer eine Simulation begeht, oder die Hand dazu bietet, um ein fremdes Schiff als ein französisches zu erklären, würde streng bestraft.

Kein Franzose, der im Ausland wohnt, kann weder im Ganzen, noch theilweise Eigenthümer eines Schiffes werden, das die Vorrechte geniesst, welche den französischen Schiffen eingeräumt sind, wenn er nicht Associé eines französischen Handelshauses ist, das in Frankreich Handel treibt, und wenn er nicht durch ein Certificat des Consuls in seinem Wohnorte im Ausland beweist, dass er diesem Staate keinen Unterthanen-Eid geleistet, und er zu denjenigen Unterthanen gehört, die zusammengenommen die französische Nation genannt werden [4]).

---

1) H. G. B. 633.

2) Ges. v. 2. Mai 1790, 23. Jan. u. 20. Juli 1791.

3) Verord. v. 24. Oct. 1681, 1. März 1716, Ord. v. 18. Jan. 1717 und andere Gesetze, durch die Decrete v. 21. Sept. u. 18. Oct. 1793 (27. vendémiaire II.)

4) Decret v. 18. Oct. 1793 (27. vendémiaire II).

Damit ein Schiff die den französischen Schiffen eingeräumten Vortheile geniesse, muss es in Frankreich erbaut sein [1]). Die Erfüllung dieser Bedingung ist durchaus nöthig, um es in die Classen oder andern Register (*régistres des classes*) eintragen zu lassen; was dann als legaler Beweis gilt, dass es in Frankreich gebaut wurde [2]). Daher ist auch verboten für Schiffe, die im Ausland gebaut oder gekauft und nicht als französisch erklärt sind, Acte auszufertigen, noch einen Erlaubniss-Schein zu geben, um sie in die Häfen des Königreichs zu führen. Ebenso darf kein Consul oder ein anderer französischer Agent im Auslande seine Ermächtigung oder Genehmigung zu einem Baucontract oder zum Kauf eines fremden Schiffes ertheilen [3]). Nur in drei Fällen gilt eine Ausnahme: 1. für die dem Feinde capturirten Schiffe, die von der competenten Behörde als gute Prise erklärt werden; 2. für fremde Schiffe, die an die französischen Küsten geworfen wurden, oder da gestrandet sind und von Franzosen gekauft wurden, wenn sie den Beweis führen, dass sie an Reparaturen den vierfachen Ankaufpreis verwendet haben; 3. für die Schiffe, die im Auslande gebaut, aber von französischen Rhedern, während fünf Jahren, zum Stockfischfang unter den gesetzlich vorgeschriebenen Bedingungen [4]) verwendet wurden.

Kein französisches Schiff darf, bei Strafe als fremdes angesehen zu werden, im Auslande ausgebessert werden, wenn die Reparatur-Kosten mehr als sechs Francs per Tonne betragen, es müsste denn erwiesen werden, dass eine grössere Reparatur nöthig war. Dieser Beweis wird durch einen vom Capitain und den übrigen Schiffs-Offizieren unterzeichneten und bekräftigten Rapport geführt, den der Consul, oder in dessen Ermangelung zwei französische Kaufleute, welche in diesem Lande wohnen, attestiren und genehmigen, welcher Rapport im Bureau des Hafens, wohin das Schiff zurückkehrt, deponirt wird [5]).

Jedes Kauffahrteischiff muss im Bureau der Marine-Administration, in dessen Bezirk es erbaut wurde, registrirt werden. Die Marine-Commissäre müssen über die Schiffe, die zu ihrem Hafen-Quartier gehören, Verzeichnisse führen, worin Gattung, Namen und Trächtigkeit anzugeben sind; sie müssen die Schiffe von ihrer Erbauung an, oder von ihrer ersten Einfahrt in die Häfen des Quartiers, bis zu ihrem Schiffbruch, zu ihrer Wegnahme oder Zerstörung, oder bis sie nicht mehr diesen Häfen angehören, controliren.

Sie müssen dem Seeminister in Friedenszeiten vierteljährig und in Kriegszeiten monatlich ein Verzeichniss der Schiffe ihrer Quartiere

---

1) Ges. v. 13. Mai 1791. 2) Proclam. d. Königs v. 1. Juni 1791.
3) Decret v. 21. Sept. 1793. 4) Ord. v. 14. Febr. 1819. 5) Decret v. 18. Oct. 1793.

einsenden, worin sie angeben, was davon im Bau oder in Reparatur begriffen, was abgetakelt, ausgerüstet oder in See ist; dabei haben sie auch über den Zustand dieser Schiffe zu referiren [1]). Die Consuln haben gleiche Beaufsichtigung über die französischen Schiffe im Ausland zu führen, und ähnliche Verzeichnisse darüber einzuliefern [2]). Soll ein Schiff in die Matrikel eines andern Hafens eingetragen werden, so muss der Eigenthümer seine Declaration dem Marine-Commissär des Hafens machen, dem das Schiff angehört; dieser stellt darüber eine Acte aus, wodurch das Schiff in seiner neuen Bestimmung registrirt wird.

Die Schiffe müssen ohne Unterschied die französische Flagge führen; damit sie aber nicht mit den Staatsschiffen vermengt werden, muss ihre Flagge speciell [3]) und allen übrigen registrirten Schiffen in jedem Seebezirk gemeinschaftlich sein; ausserdem muss sich auch die Flagge jedes Rheders von derjenigen eines andern unterscheiden [4]).

Bei einem Seekrieg kann es geschehen, dass, im Interesse des Handels, die Rheder von der Regierung ermächtigt werden unter fremder Flagge zu segeln *(simuler le pavillon)*. Besondere Verordnungen bestimmen die Vorsichtsmassregeln, welche in diesem Fall zu nehmen sind, und was gethan werden muss, um dem Missbrauch der aus dieser Befugniss entstehen könnte, vorzubeugen.

Kein Schiff darf ohne Seepass *(congé)* [5]), der von der Douane-

---

1) Ord. v. 31. Oct. 1784. 2) Ord. v. 3. März 1781. 3) Ord. v. 25. März 1765.
4) Ord. v. 3. Decbr. 1817.

5) **Formular eines französischen Seepasses.**

CONGÉ de bâtiment de commerce français.

Louis Philippe, roi des Français,
à tous présents et avenir, salut.

Le bâtiment nommé le *(Name des Schiffes)*, du port de *(Tonnenzahl mit Worten ausgedrückt)* tonneaux, enrégistré et domicilié au port de *(Angabe des Hafens)*, ayant été reconnu français, nous déclarons qu'il a droit de naviguer sous le pavillon national de France, et avons donné congé et passeport à *(Name und Qualität des Schiffers)*, commandant le dit bâtiment pour partir du port et havre de *(Angabe des Abgangshafens, so wie des Bestimmungshafens des Schiffes bei langen Seereisen)*, et suivre ce voyage avec le présent congé jusqu'au retour dans un des ports de France *(wird der Pass für die Küstenfahrt ertheilt, so lautet es statt:* et suivre ce voyage etc. *wie folgt:* et naviguer au cabotage pendant un an avec le présent congé, à la charge de se conformer aux lois du royaume et aux réglements de la navigation).

Prions et requérons tous souverains, amis et alliés de la nation française et leurs subordonnés; mandons et ordonnons à tous fonctionnaires publics sous nos ordres, aux commandants de bâtiments de l'État, et à tous autres qu'il appartiendra, de laisser sûrement et librement passer le dit *(Schiffer)*

Verwaltung im Namen des Königs ertheilt wird, auslaufen [1]. Dieser Pass wird im Bureau des Hafens ertheilt, in welchem das Schiff immatriculirt ist, und zwar nur dann, wenn die Eigenthumsacte, der Messbrief, die Protokolle der Besichtigung, das Ladungs-Manifest und die Clarirungspapiere beigebracht sind [2]. Der Eigenthümer muss eine Bürgschaft leisten, deren Summe gesetzlich bestimmt ist. Die Seepässe werden in ein Ein- und Ausgangsregister eingetragen, ihre Dauer richtet sich nach der Gattung des Schiffes und nach Beschaffenheit der unternommenen Reise [3].

Man unterscheidet in dieser Hinsicht die grosse und kleine Küstenfahrt (*grand et petit cabotage*) von den langen Seereisen (*voyages de long cours*).

Zur grossen Küstenfahrt rechnet man [4] auf dem Ocean, mit Ausnahme einiger Modificationen, die hiernach angegeben werden sollen: die Fahrt an den Küsten von England, Schottland, Irland, Dänemark, bis Hamburg, oder diejenige an den Inseln und Ländern diesseit des Sundes; diejenige nach Spanien, Portugal und was diesseit der Meerenge von Gibraltar liegt; auf dem mittelländischen Meere: die Schifffahrt längs allen Küsten, die nicht innerhalb der Grenzen der kleinen Küstenfahrt begriffen sind.

Den nämlichen gesetzlichen Verfügungen gemäss betrachtet man als kleine Küstenfahrt auf dem mittelländischen Meere: die Schifffahrt von und mit Inbegriff der neapolitanischen Häfen im Osten, und Malaga im Westen, bis zum Vorgebirg Creus an den Grenzen des

---

avec son dit bâtiment, sans lui faire, ni souffrir qu'il lui sait fait aucun trouble ni empêchement quelconque, mais au contraire, de lui donner toute faveur, secours et assistance partout où besoin sera. En temoin de quoi nous avons mis notre seing et fait apposer le sceau de l'État au présent congé, et icelui fait contre-signer par le ministre de la marine.

(L. S.) (unterz.) *Louis-Philippe.*
Le ministre de la marine.
(Unterschrift des See-Ministers).

Expédié au bureau général des classes
à Paris, sous le №.....
(Die Nummer mit Worten ausgedrückt),
et envoyé au bureau des classes de....
(Unterschrift des Beamten.)

Enrégistré et délivré par nous, commissaire des classes au port de *(Hafen)*
le *(Datum).* *(Unterschrift des Classenbeamten).*

1) Diese Massregel, welche durch die ältesten Gesetze vorgeschrieben ist, wurde durch Ges. v. 13. Aug. 1791 u. Decret v. 18. Oct. 1793 bestätigt.

2) Ges. v. 13. Aug. 1791, Decret v. 18. Oct. 1793.

3) Decret v. 18. Oct. 1793.

4) Ord. v. 18. Oct. 1740, Acte v. 5. März 1803 (14 ventose XI). Ord. v. 12. Febr. 1815.

kleinen Roussillon; diejenige von Corsica, Sardinien, den balearischen Inseln; und für die Schiffe, die von den Küsten des Oceans expedirt werden, von Bayonne bis Dünkirchen, die Reisen nach England, Belgien, St. Sebastian und Corunna in Spanien.

Die langen Seereisen sind diejenigen nach Ost- und Westindien, nach dem stillen Meere, nach Canada, Neufoundland, Grönland und den übrigen Küsten und Inseln von Süd- und Nordamerica; nach den Azorischen und Canarischen Inseln, nach Madeira und allen andern am Weltmeere, jenseit der Meerenge von Gibraltar und des Sundes gelegenen Küsten und Ländern. Unter letzterm Ausdruck sind aber nicht die Küsten und Länder zu verstehen, die um das mittelländische und baltische Meer herumliegen, sondern diejenigen, welche am Ocean jenseit der Meerenge von Gibraltar und des Sundes liegen [1]) [2]).

Da die Schiffe von jeder Grösse, die zur Fischerei oder zu andern Bestimmungen verwendet werden, welche ihr durch Verordnungen gleich gestellt sind, täglich ein- und auslaufen können, so sind sie nur gehalten, ihre Seepässe monatlich zu erneuern. Was die übrigen betrifft, so wird zwischen denjenigen von dreissig Tonnen und darunter und denjenigen, welche von einer stärkeren Trächtigkeit sind, ein Unterschied gemacht. Schiffe von dreissig Tonnen und darunter, so wie alle Schiffe, Barken, Kähne und Schaluppen, die zur kleinen Küstenfahrt oder zur Fischerei an der Küste verwendet werden, bedürfen jährlich nur einmal eines Passes; mit demselben können sie nach Belieben nach jedem Hafen segeln, nur ist die Gebühr dafür höher oder niedriger, je nachdem das Schiff ein Verdeck hat, oder nicht. Was diejenigen über dreissig Tonnen betrifft, so müssen sie einen Pass für jede Reise nehmen; dieser constatirt den Ort der Abfahrt und denjenigen der Bestimmung. Die Reise ist nur beendigt, wenn das Schiff in den Abgangshafen zurückgekehrt ist [3]). Will man ihm, vor dieser Rückkehr, eine Bestimmung für einen andern französischen Hafen geben, so muss ein neuer Pass genommen werden, worin die vorhergegangenen Pässe angeführt sind, damit die Spur desjenigen erhalten wird, der im Hafen, dem das Schiff angehört, ausgefertigt wurde.

Will man ein Schiff ins Ausland expediren, bevor es in den Abgangs-Hafen zurückgekehrt ist, so ist ein neuer Pass ebenfalls nöthig. Dieser ist dann für ein Jahr giltig. Für diejenigen Schiffe,

---

1) H. G. B. 377.

2) Eine Reise nach St. Petersburg gehört also nur zur grossen Küstenfahrt, weil sie weder ausdrücklich noch folgerungsweise in den langen Seereisen begriffen ist. Abw. Urth. v. 23. Mai 1826. *Pardessus.*

3) Decret v. 18. Oct. 1793.

die in der Levante als Caravane verwendet werden, ist man nicht verbunden, den Pass vor Ende des Jahres erneuern zu lassen, wenn sie aus irgend einem giltigen Grunde nicht zurückkehren können; sie bezahlen dann bei der ersten Reise nach ihrer Rückkehr eine doppelte Gebühr. Nach beendigter Reise ist der Pass ungiltig, und der Capitain ist gehalten, ihn im Bureau des Hafens, in welchen er zurückgekehrt ist, vorzuzeigen, bevor er einen neuen fordert [1].

Die Reise kann vom Hafen, wo das Schiff seine Ladung eingenommen hat, nach einem andern Hafen unternommen werden; diesen nennt man Bestimmungshafen *(port de destination)* und die Reise selbst wird Hinreise *(voyage d'aller)* genannt. Kehrt das Schiff von diesem Hafen nach dem Abgangshafen zurück, so nennt man diese Reise die Herreise *(voyage de retour)*. Der Zweck der Reise kann auch zugleich die Hin- und Herreise sein *(l'aller et le retour)*, was dann als eine oder eine ganze Reise angesehen wird. Dieser Unterschied soll in der Folge häufig Anwendung finden, und es sollen auch die daraus entstehenden Folgen angegeben werden.

Drittes Capitel.

Arten, wodurch das Eigenthum der Schiffe erworben wird.

601. Man kann Eigenthümer eines Schiffes werden, indem man es entweder erbauen lässt, oder es durch eines der Mittel, wodurch das Eigenthum im Allgemeinen übertragen wird, erwirbt. Gewöhnlich wird der Eigenthümer eines Schiffes Rheder *(armateur)* genannt, ein Name, der ebenfalls demjenigen beigelegt wird, der das einem Andern zugehörige Schiff ganz miethet, und es für seine Rechnung ausrüstet und expedirt.

Die doppelte Beziehung, unter welcher die Erwerbung eines Schiffes in Betracht gezogen werden kann, soll in nachfolgenden zwei Abschnitten abgehandelt werden.

Erster Abschnitt.

Erbauung der Schiffe.

602. Ein Schiff kann durch einen Schiffbau-Unternehmer erbaut werden; dieser kann es auf seinem Werft durch After-

---

1) Ord. v. 18. Oct. 1740.

Unternehmer oder durch Werkleute, die er in Lohn nimmt, in Arbeit geben, um es dann zu verkaufen.

Häufig geschieht es auch, dass derjenige, welcher ein Schiff erbauen lassen will, dessen Bau einem Unternehmer überhaupt verdingt, der dann auf seine Gefahr mit Werkleuten und Lieferanten, deren Schuldner er wird, contrahirt.

In beiden Fällen steht dem After-Unternehmer, Lieferanten und den Werkleuten keine directe Klage gegen den Käufer des Schiffes, oder gegen denjenigen, für den es erbaut wurde, zu [1]). Im achten Hauptstück soll angegeben werden, welche Rechte sie dem Grundsatze gemäss ausüben können, nach welchem die Schiffe zur Zahlung der Schulden des Eigenthümers haften.

Man kann auch ein Schiff für eigene Rechnung unter der Direction einer Person erbauen lassen, die den Plan dazu liefert, die Arbeiter leitet, ihren Lohn und die Rechnungen derjenigen, welche die Materialien liefern, berichtigt. Gegen diesen ist derjenige, der den Bau des Schiffes in Auftrag gegeben hat [2]), allein verbindlich, und sie haben eine directe Klage gegen ihn.

Entsteht ein Zweifel, ob der Dirigent des Baues ihn als Unternehmer überhaupt unternommen, oder ob er Agent oder als blosser Aufseher für Rechnung des Rheders angestellt war, der auf diese Weise (*par économie*) bauen liess, so würde nach den Umständen entschieden.

Ebenso verhält es sich mit der Reparatur eines Schiffes (*radoub*), so wie mit den Lieferungen und Verfertigungen verschiedener Gegenstände, die zur Ausrüstung, Verproviantirung, Munition und andern zur Reise nöthigen Vorräthen und Gegenständen erforderlich sind.

Würden bei Erbauung eines Schiffes die Materialien eines Dritten ganz, oder grossentheils ohne seine Einwilligung verwendet, so könnte der Eigenthümer dieser Materialien den Erbauer zwingen ihm das Schiff gegen Bezahlung des Arbeitslohnes und dessen, was Letzterm gehörte, zu überlassen [3]). Dieses Recht wäre aber verloren, sobald das Schiff einem Dritten von gutem Glauben ausgeliefert worden wäre, vorbehältlich jedoch der Klage gegen den Erbauer des Schiffes. Würden die einem Andern zugehörigen Materialien nicht den Haupttheil am Schiffe ausmachen, oder hätten sie nur zu Reparaturen gedient, so könnte deren Eigenthümer nur den Preis dafür fordern.

603. Die wegen des Baues und der Reparatur der Schiffe eingegangenen Engagements sind Handelsgeschäfte [4]).

---

1) C. G. B. 1789.

2) Dies nennt man in Frankreich *une construction par économie*.

3) C. G. B. 569 u, 570. 4) H. G. B. 633.

Was die Einkäufe in präparirten oder nicht präparirten Materialien betrifft, die zum Bau oder zu Reparaturen gebraucht werden, so sind sie nur Handelsgeschäfte von Seiten desjenigen, der sie zum Bau kauft, und von Seiten derjenigen, die sie des Wiederverkaufs wegen gekauft haben. Welchen kaufmännischen Charakter auch das Geschäft haben mag, so verjährt die Klage auf Zahlung in einem Jahre nach Empfang jeder Lieferung, wenn keine Unterbrechung Statt hatte [1].

604. Wer ein Schiff bauen liess, muss sich vom Bureau der Douane des Hafens, dem dieses Schiff angehört (*port d'attache*), eine Acte verschaffen, welche die Beschreibung davon gibt und attestirt, dass es richtig gemessen und als gut gebaut anerkannt wurde, und dass es von französischem Bau ist. Diese Acte, die im Namen des Königs vom Finanzminister unterzeichnet und in den gesetzlich vorgeschriebenen Formen ausgefertigt ist, wird *acte de francisation* (Nationalitäts-Erklärung) genannt [2] [3]. Dem Schiff wird zugleich ein Name gegeben, der ohne eine neue Declaration nicht mehr umgeändert werden darf. Diese Declaration wird dann im Anzeigeblatt des Hafens, wo das Schiff anliegt, bekannt gemacht, und dabei der verschiedenen Namen erwähnt, die es, seitdem es vom Stapel gelassen worden, nach und nach gehabt hat. Ausserdem giebt man ihm Nummern, die diesen Hafen und die Reihe-Ordnung, in welcher es registrirt worden, bezeichnen. Dadurch soll bezweckt werden, dass die Beamten, die beauftragt sind über diesen Theil der Verwaltung ein wachsames Auge zu haben, in den Stand gesetzt werden, ein schlecht gebautes Schiff, wodurch das Leben derjenigen, die sich darauf einschiffen, einer Gefahr ausgesetzt wäre, zu condemniren oder condemniren zu lassen; dass die Regierung vom Zustande der Handelsmarine unterrichtet werde, und dass zum Voraus Angaben geliefert werden, die in den Seepässen und andern Schiffspapieren (*pièces de bord*), womit die Schiffe bei ihrer Abfahrt versehen, so wie in den Berichten, die dem Capitain auferlegt sind, erwähnt sein müssen.

---

1) H. G. B. 433.

2) Verord. v. 1. März 1716; Ord. v. 31. Oct. 1784; Decret v. 18. Oct. 1793.

3) Die *acte de francisation* muss laut Gesetz vom 2. nivôse II. folgendes enthalten; Namen, Stand und Domicil des Schiffseigners, oder der Schiffseigner, wenn deren mehrere sind; der Name des Schiffes und die Angabe des Hafens dem es angehört; Zeit und Ort der Erbauung, der Condemnirung oder des gerichtlichen Zuschlags; der Name des Visitators; dessen Zeugniss wie das Schiff gebaut (ob französisch etc.); die Anzahl der Masten, Verdecke; die Angabe der Länge zwischen den Vorder- und Hintersteven, der grössten Breite, der Höhe zwischen den Verdecken, und hat es nur ein Deck: der Tiefe bis zum Kiel; der Tonnengehalt; von welcher Gattung das Schiff ist, ob ein Brigg etc. A. d. H.

Da die Nationalitäts-Erklärung auch die Vollziehung der Gesetze bezweckt, nach welchen Fremden verboten ist, französische Schiffe ganz oder theilweise zu besitzen, so kann sie nur ertheilt werden, wenn derjenige, welcher sie verlangt, eidlich erhärtet, dass kein Fremder weder direct noch indirect in diesem Eigenthum interessirt ist [1]. Diejenigen, welche ihren Namen an Personen hergeben, die kein Recht zu einer solchen Acte haben, sind sogar einer schweren Strafe unterworfen. Um diese Acte zu erhalten, muss Bürgschaft geleistet werden, deren Zweck und Wirkung gesetzlich bestimmt ist [2]. Geht die Acte verloren, so kann man eine neue erhalten, indem man die nämlichen Formalitäten beobachtet.

Dies ist auch der Fall, wenn das Schiff in seiner Form oder in seiner Trächtigkeit eine Aenderung erlitten hat.

Zweiter Abschnitt.

Erwerbung der Schiffe.

605. Schiffe können als Eigenthum oder als Niessbrauch, im Ganzen, oder theilweise, durch die verschiedenen Mittel, die zur Erwerbung des Eigenthums im Allgemeinen dienen, erworben werden. Sie können auch durch Capturen in den Fällen erworben werden, welche die politischen Gesetze angeben und was man Seekriegsrecht nennt. Die freiwilligen Acte, die gerichtlichen Verkäufe und die Verjährung sind die einzigen Fälle, von denen in nachfolgenden drei §§. zweckmässige Erwähnung zu machen ist.

Es könnte auch geschehen, dass einige aussergewöhnliche Fälle einträten, in welchen die Behörde, der die Uferpolizei zusteht, für nöthig erachtete, auf der Stelle den Verkauf eines gescheiterten Schiffes zu verordnen, ohne andere Formen zur Veröffentlichung zu beobachten, als diejenigen, welche den Umständen angemessen wären. Der gerichtliche Zuschlag, der in diesem Fall fast immer unter der Bedingung geschieht, die Materialien unverzüglich aus einander zu schlagen und fortzuschaffen, würde allerdings dem Käufer das Recht übertragen, über das Schiff zu verfügen. Das Verfahren der Behörde, welche diese Massregel genommen hätte, ist den Gerichten fremd, diese haben darüber nicht zu erkennen [3]) und die Rechte des Käufers könnten nicht streitig gemacht werden; vorbehältlich jedoch bei der Regierung einzukommen, um gegen den Administrator, der seine Macht gemissbraucht hätte, seinen Regress zu nehmen, oder um die Zahlung des Steigerungspreises, der in eine öffentliche Casse eingezahlt wurde, zu erhalten.

---

1) Decret v. 18. Oct. 1793. 2) Decret v. 16. Oct. 1793.
3) Ges. v. 24. Aug. 1790, 2. Sept. 1795 (16 fructidor III).

§. 1.

Freiwillige Erwerbung der Schiffe.

606. Die Uebertragung des gänzlichen oder theilweisen Eigenthums, oder des Niessbrauchs eines Schiffes, unter unentgeltlicher oder lästiger Bedingung, kann nur durch denjenigen eingewilligt werden, dem der verkaufte Gegenstand angehörte. Demnach ist sogar der Capitain nicht berechtigt, ohne Special-Vollmacht das Schiff zu veräussern [1]), und ein Dritter, der es gekauft hätte, könnte sich nicht auf seinen guten Glauben berufen. Es war an ihm sich die dem Capitain zum Verkauf ertheilte Vollmacht vorzeigen zu lassen, denn das Amt desselben, das die Führung des Schiffes bezweckt, ist mit dem Recht, dessen Eigenthum zu veräussern, unvereinbar. Nur in dem einzigen Fall, wo das Schiff seeuntüchtig befunden wird, ist der Verkauf eines Schiffes durch den Capitain, ohne spezielle Vollmacht, giltig. Dann ist er ermächtigt, Alles zu thun, was sein Committent gethan hätte, er ist demnach berechtigt, es zu veräussern, da er seine Reise mit ihm nicht mehr fortsetzen kann [2]). Diese See-Untüchtigkeit muss constatirt und von der Ortsbehörde, oder im Auslande vom französischen Consul, erkannt sein [3]); diese Ermächtigung ist zur Giltigkeit des Verkaufs erforderlich, allein die Behörde muss die nöthigen Vorsichtsmassregeln nehmen, um nicht hintergangen zu werden. Der Capitain, der sie hintergehen würde, wäre dafür verantwortlich und seinen Committenten, Schadloshaltung schuldig; der Käufer hingegen wäre gegen jeden Rückgriff gesichert, weil alles, was in Folge der Ermächtigung der competenten Behörde geschehen, obgleich sie hintergangen wurde, im Interesse des Dritten, der in gutem Glauben gekauft, giltig ist.

---

1) H. G. B. 237. 2) H. G. B. 237 u. 390.

3) Abw. Urth. 18. Mai 1824. Der Cassationshof hat jedoch durch Spruch vom 14. Mai 1834 (*Sirey, recueil des arrêts t. 35. I, 637*) entschieden, dass auch andere Beweise zugelassen werden können die See-Untüchtigkeit eines Schiffes darzuthun, wenn es nicht möglich ist sich dieselben auf dem gewöhnlichen Wege zu verschaffen. Es betraf nämlich ein franz. Schiff, das in der Nähe eines Ortes in Cochinchina so starke Havarien erlitten, dass es nicht mehr die See halten konnte, worüber sich aber der Capitain kein Attest verschaffen konnte, da in dem Theile von Cochinchina, wo sich der Seeunfall ereignete, weder ein französischer noch sonst ein Consul einer europäischen Macht residirte; auch die Landesbehörden jeden Attest verweigerten, mehrere Capitaine die Unmöglichkeit sich einen an dem Orte, wo das Schiff anhielt, zu verschaffen, bestätigten; überdies das Schiffbuch verloren war, so dass die See-Untücktigkeit nur durch mehrere Protokolle und Verhöre der Mannschaft constatirt werden konnte. A. d. H.

Aus dem, was in № 599 gesagt wurde, ergiebt sich, dass im Verkauf eines Schiffes das Zubehör begriffen ist, wenn nicht eine entgegengesetzte Uebereinkunft getroffen wurde, die das Ganze oder einen Theil davon ausschliesst. Um aber darzuthun, dass dieser Verkauf die Ausrüstung, die Victualien, die Vorschüsse an die Mannschaft und die verdiente Fracht begreift, muss eine ausdrückliche Convention oder ein Inventarium und andere beweisführende Papiere vorhanden sein.

607. Die Uebertragung des Eigenthums, das Schiff mag nun im Hafen, oder in einem von den Contrahenten gekannten Ort liegen, oder auf einer Reise begriffen sein [1]), muss schriftlich geschehen, und darin die Abschrift der Nationalitäts-Erklärung enthalten sein [2]). Ist diese Uebertragung unter unentgeltlicher Bedingung geschehen, so muss man sich nach den Vorschriften des gemeinen Rechts richten, nach welchen die Schenkungen durch öffentliche Acte vollzogen werden [3]). Ist das Eigenthum durch Verkauf, Ueberlassung an Zahlungs Statt, Tausch, Abandon in den Fällen, die noch angegeben werden sollen, übergegangen, so kann dieses durch Privatschrift Statt haben; jedoch würde auch eine mündliche Uebereinkunft dieser Art, welche die Contrahenten eingestanden [4]), obligatorisch für sie sein; nur könnte im Ableugnungsfall der Zeugenbeweis darüber nicht zugelassen werden. Würde auch der Verkauf eingestanden, so könnte er nicht Dritten opponirt werden, die ein Interesse haben, ihn zu contestiren, während die schriftliche Uebereinkunft selbst dann gegen sie angerufen werden könnte, wenn sie kein gewisses Datum hätte [5]).

---

1) H. G. B. 195. 2) Decret v. 18. Oct. 1793. 3) C. G. B. 931.

4) C. G. B. 1356, oder auch, wenn ein schriftlicher Beweis-Anfang vorhanden ist, worunter man jede schriftliche Acte versteht, die von demjenigen herrührt, gegen welchen eine Forderung gemacht wird, oder von dem, welchen er repräsentirt und wodurch die angeführte Thatsache wahrscheinlich wird. (C. G. B. 1347). A. d. H.

5) Im franz. Recht unterscheidet man zwei Arten von Datum, ein gewisses und ein ungewisses. Das erstere ist gewiss durch das Ableben des einen der Unterzeichner, durch die Einregistrirung im *Bureau de l'enrégistrement*, oder durch die in einer so registrirten Acte gemachten Angabe. Die Wirkung einer Acte gegen Dritte ist verschieden, je nachdem das Datum gewiss oder ungewiss ist. Nach dem Art. 1328 des Civ.-Gesetzbuches wird einer Privatschrift nur dann Glauben vor Gericht beigemessen, wenn sie einregistrirt ist, oder durch eines der angegebenen Mittel ein gewisses Datum erhalten hat. Dies wird aber in Handelsgeschäften nicht auf die kaufmännischen Scripturen und auf Wechsel ausgedehnt. Wenn nur die Scripturen ordentlich geführt sind, um die Daten zu constatiren, so haben sie Beweiskraft gegen Dritte. Ebenso können auch Tratten, Billets an Ordre, und deren Indossemente, gegen Dritte bis zum Gegenbeweis zugelassen werden.

A. d. H.

Die Veränderung des Eigenthums eines Schiffes, sogar diejenige, welche aus einer Succession entsteht, macht den neuen Eigenthümer verbindlich, gewisse Formalitäten zu erfüllen, die ungefähr denjenigen gleichkommen, welche nach Erbauung eines Schiffes nöthig sind [1]. Demnach muss der Verkäufer seine Erklärung bei der Douane und der Hafenverwaltung abgeben [2], damit das Schiff auf der Liste der National-Schiffe ausgestrichen werde. Demzufolge muss er bei der Douane die Gebühr von 2 Francs per Tonne bezahlen, dem Beamten die Nationalitäts-Erklärung, so wie den Schiffpass und die Musterrolle im Bureau der See-Inscription zurückgeben. Ist der Käufer ein Franzose, so behält das Schiff seine Nationalität und neue Papiere werden für dasselbe im Namen des neuen Eigenthümers ausgefertigt.

Ist der Käufer ein Fremder, und residirt ein Consularagent seiner Nation im Hafen, wo der Verkauf Statt hat, so fertigt dieser Agent die nöthigen Papiere aus, damit das Schiff unter deren Flagge segeln kann. Ist kein Agent an diesem Orte, so lässt die französische Administration das Schiff unter ihrer Flagge mit provisorischem Passe abgehen, auf welchem bemerkt wird, dass er nur bis zum Orte seiner Bestimmung für diese Reise giltig ist, und dass bei Ankunft des Schiffes an diesem Orte der Pass dem Consular-Agent Frankreichs übergeben werden muss. In diesem Fall kann die Schiffsmannschaft aus französischen Seeleuten bestehen; aber die Musterrolle, die nur provisorisch und blos für die Reise ausgefertigt ist, kann dem Rheder nur gegen Caution ausgefertigt werden, dass er nach erfolgter Ankunft des Schiffes für die Bedürfnisse und die Rückkehr der Mannschaft Sorge tragen will.

Wird nur ein Theil des Schiffes verkauft, so wird diese theilweise Veränderung vom Beamten auf der Rückseite der Nationalitätsacte bemerkt.

§. 2.

Gezwungener Verkauf eines Schiffes.

608. Ein Schiff kann wie jeder andere Mobiliar-Gegenstand in Folge des Beschlags, den ein Gläubiger des Eigenthümers aus irgend einem Grunde und für welche Summe es auch sei, darauf gelegt, unter gerichtlicher Autorität verkauft werden [3]. Dieser gerichtliche Verkauf kann auch noch Statt haben, wenn das Schiff entweder einem Minderjährigen, Beneficiar-Erben, oder einem Falliten gehört und der Vormund, der Beneficiarerbe, oder die Falliments-Syndiken es veräussern wollen.

---

1) Decret v. 18. Oct. 1793. 2) Instruction des Seeministers v. 1. Decbr. 1818.
3) C. G. B. 531, G. O. 620, H. G. B. 197.

Dieser §. soll in zwei Artikel zerfällt werden: 1. in den Verkauf, welcher durch einen Gläubiger, der Beschlag angelegt, betrieben wird; 2. in die andern Fälle gerichtlicher Verkäufe.

Erster Artikel.

Vom Beschlag und dem gezwungenen Verkauf der Schiffe.

609. Der Gläubiger, welcher den Beschlag und den gezwungenen Verkauf eines Schiffes, das seinem Schuldner angehört, betreiben will, muss Inhaber eines executorischen Rechtstitels sein[1]. Die richterliche Genehmigung, auf eine conservatorische Weise Arrest zu legen, wäre nicht hinreichend; eine solche Massregel würde bloss bewirken, dass derjenige, gegen welchen Beschlag genommen wurde, verhindert wird, über das Schiff zum Nachtheil des Beschlagnehmers zu verfügen; dieser muss aber in Folge des conservatorischen Acts, den er zu machen autorisirt wäre, eine Verurtheilung erhalten.

Der Beschlagnehmung muss ein Zahlungsbefehl vorausgehen[2]. Betrifft der Gegenstand der gerichtlichen Betreibung die Zahlung einer nicht auf das Schiff privilegirten Forderung (s. achtes Hauptstück), so muss dieser Zahlungsbefehl dem Schuldner in Person, oder in seinem wirklichen oder erwählten Domicil gemacht werden, selbst wenn er ausserhalb des Gerichtsbezirks wohnt, wo der Klag-Anspruch angebracht ist[3].

Ist dieser Eigenthümer als abwesend erklärt, so ergeht der Zahlungsbefehl an seinen legalen Administrator, oder an seine Erben, die in Besitz gesetzt wurden. Wohnt er in den französischen Colonien oder im Auslande, so muss dieser Zahlungsbefehl dem königlichen Procurator notifizirt werden, in dessen Bezirk das Schiff liegt.

Ist hingegen die Forderung auf das Schiff privilegirt, so kann der Zahlungsbefehl dem Capitain gemacht werden. Würde man in Folge zweier gleichmässig exigibler und executorischer Forderungen auftreten, wovon die eine privilegirt, die andere es aber nicht wäre, so müsste in Betreff jeder derselben die Unterscheidung befolgt werden, welche ihre verschiedenartige Beschaffenheit erfordert.

Jedoch muss der Fall ausgenommen werden, wo der eingeklagte Schuldner im Act, der die Forderung begründet oder in jedem andern giltigen Act, ein Domicil erwählt hätte[4]. Die so eben ertheilten Vorschriften zielen mehr dahin, das Stillschweigen der Parteien zu ergänzen, als den Conventionen Abbruch zu thun.

---

1) Ger. Ord. 545, 551. 2) G. O. 583. 3) H. G. B. 199. 4) C. G. B. 111.

610. Erst vierundzwanzig Stunden nach erfolgtem Zahlungsbefehl kann der Gläubiger zur Beschlagnehmung des Schiffes schreiten, es mag nun im Hafen oder ausserhalb desselben vor Anker liegen; dieses Recht behält er, so lange dieser Zahlungsbefehl nicht verjährt ist [1]).

Wenn aber der Capitain segelfertig ist, so kann das Schiff, von welcher Grösse es auch sein mag [2]), nur wegen der Schulden, welche zum Behuf der vorzunehmenden Reise gemacht wurden, in Beschlag genommen werden [3]), und selbst auch in diesem Fall werden Dritte, die bei dieser Reise interessirt sind, zugelassen, den Beschlag und den Verkauf zu verhindern, wenn sie vor dem Civilgericht des Bezirks, wo der Beschlag Statt hat, gute und giltige Bürgschaft stellen, dass sie das Schiff zur Zeit der durch den Seepass bestimmten Rückkehr wieder herbeischaffen, oder die Schuld bezahlen, wenn es nicht zurückkehrt. Würde die Rückkehr des Schiffes durch höhere Gewalt verhindert, so müsste der Bürge dennoch zur übereingekommenen Zeit gerichtlich verfolgt werden, sonst würde die Schuld, ohne die Einwilligung des Gläubigers, in eine Art Darlehen auf Bodmerei umgewandelt. Dem Bürgen bleibt als Hilfsmittel übrig, das Schiff assecuriren zu lassen [4]).

Ein Schiff wird für segelfertig erachtet, wenn der Capitain mit dem zur Reise erforderlichen Papieren versehen ist [5]) (s. zweites Hauptstück). Der Gläubiger, der die Beschlagnehmung vernachlässigt hätte, könnte keine Opposition in die Hände der öffentlichen Beamten, welche diese Papiere auszufertigen haben, einlegen, um deren Auslieferung zu verhindern. Kein Gesetz noch irgend eine Analogie, die aus den Gesetzen über den Beschlag entnommen ist, scheint diesen Schritt zu ermächtigen; der Gläubiger muss sich selbst die Schuld beilegen, dass er nicht früher in seinem Interesse einschritt. Daraus folgt, dass man ein Schiff, das auf der Reise ist, wegen Schulden, die es am Orte, wo es anhielt, contrahirt hat, mit Beschlag belegen kann; jedoch bleibt es dem Capitain vorbehalten, den Beschlag aufheben zu lassen, wenn er Caution leistet.

611. Das Protokoll muss in den Formen der Beschlagnehmung beweglicher Güter abgefasst sein, folglich muss der Gerichtsvollzieher (Gerichtsbote, *huissier*) von Zeugen begleitet werden, die es unterzeichnen [6]). Jedoch möchte ein wiederholter Zahlungsbefehl nicht nöthig sein, weil nach Beschaffenheit der Sachen der Arrest nicht im Domicil des Schuldners vollzogen wird.

---

1) H. G. B. 198 u. 204. 2) Cass. 25. Oct. 1814. 3) H. G. B. 215.
4) S. Lehrbuch des Handelsrechts № 592. 5) H. G. B. 215.
6) G. O. 585 u. 586.

Der Gerichtsvollzieher muss in seinem Protokoll folgendes anführen:[1] 1) Namen, Gewerbe und Wohnung des Gläubigers, für den er handelt, so wie die Erklärung des Gläubigers, dass er sowohl an dem Orte, wo das Gericht, bei dem der Verkauf betrieben werden soll, seinen Sitz hat, als an dem Ort, wo das in Beschlag genommene Schiff vor Anker liegt, als seinen gewählten Wohnort betrachtet wissen wolle. 2) Den Rechts-Titel, worauf sich das Verfahren gründet und die Summe, deren Bezahlung gefordert wird. 3) Namen des Eigenthümers und Capitains, den Namen, die Gattung und Trächtigkeit des Schiffes. Er benennt und beschreibt auch die Schaluppen, Boote, die Takelage, die Geräthschaften, Waffen, den Vorrath an Munition und Lebensmitteln, die er mit dem Schiffe mit Beschlag belegt. Endlich muss er einen solventen Wächter, (Aufseher, Schiffslieger, *gardien*) bestellen, dem er Abschrift seines Protokolls lässt.

Wohnt der Eigenthümer des in Beschlag genommenen Schiffes im Bezirk des Gerichts, wo die Sache angebracht ist, so muss derjenige, welcher den Beschlag erwirkt hat, demselben binnen einer Frist von drei Tagen eine Abschrift des über die Beschlagnahme aufgenommenen Protokolls insinuiren und ihn vor das Gericht vorladen lassen, damit er dem Verkauf der in Beschlag genommenen Sachen beiwohne. Wohnt aber der Schiffseigner nicht in dem Gerichtsbezirke, so werden die an ihn gerichteten Insinuationen und Vorladungen an die Person des Capitains des in Beschlag genommenen Schiffes, oder in dessen Abwesenheit an denjenigen abgegeben, der den Eigner oder den Capitain vertritt [2].

Diese Insinuation muss im ersten Fall in den drei Tagen des Beschlags gegeben werden; im andern Fall aber wird für jede zwei und einen halben Myriameter (fünf Stunden) Distanz zwischen dem Orte, wo das Schiff mit Beschlag belegt wurde und dem Wohnorte des Eigners ein Tag zugesetzt. Durch diese Frist-Verlängerung, die lediglich im Interesse des Letztern ist, der sich nicht an Ort und Stelle befindet, ist der Capitain, dem die Vorladung gegeben wurde, die nöthige Zeit eingeräumt, die Instructionen und vielleicht gar die Gelder zur Zahlung zu empfangen. Wohnt derjenige, gegen den der Beschlag ergangen ist, ausserhalb des Continentalgebiets Frankreichs, oder ist er im Auslande wohnhaft, so geschehen die Insinuationen und Vorladungen im Domicil des königlichen Procurators bei dem Gericht, wo die Beschlagnahme angebracht wird, und man beobachtet die für den gleichen Fall vorgeschriebenen Fristen [3].

612. Da der Verkauf nur in der Audienz des Civilgerichts des Bezirks vorgenommen werden kann, und die gerichtliche Betreibung nur mittels eines Anwalds gesehehen darf, so muss die Vorladung

---

1) H. G. B. 200. 2) H. G. B. 201. 3) G. O. 69.

bei Strafe der Nichtigkeit dessen Bestellung enthalten, und die Versteigerung kann nur nach Ablauf der bei Vorladungen gewöhnlichen Fristen Statt haben [1]). Während dieser Zwischenzeit zwischen dem Tage der Vorladung und ihrer Verfallzeit werden Formalitäten erfüllt, die je nach der Grösse des Schiffes mehr oder minder vervielfältigt sind.

Trifft die Beschlagnehmung ein Schiff von mehr als zehn Tonnen, so werden die Gegenstände, welche verkauft werden sollen auf der Börse und auf dem Hauptplatze des Ortes, wo das Schiff vor Anker liegt, dreimal von acht zu acht Tagen ausgerufen und bekannt gemacht. Eine Anzeige von dem Verkauf muss in eins der öffentlichen Blätter eingerückt werden, welche an dem Orte erscheinen, wo das Gericht, von welchem die Beschlagnahme betrieben wird, seinen Sitz hat, und erscheint da keins, so muss die Anzeige in ein Journal des Departements eingerückt werden [2]). In den folgenden zwei Tagen nach den zwei ersten Ausrufungen und Bekanntmachungen, werden Anschlagzettel an den grossen Mast des mit Beschlag belegten Schiffes, an der Hauptthüre des Gerichts, wobei die Sache betrieben wird, auf der Börse, wenn eine am Orte ist, und auf dem öffentlichen Platze und dem Quai des Hafens, wo das Schiff vor Anker liegt, angeheftet [3]).

Diese verschiedenen Formalitäten müssen nach den für die Auspfändung gebräuchlichen Formen constatirt werden [4]).

Nach erfolgtem ersten Ausruf werden die Gebote an dem auf dem Anschlagezettel angezeigten Tage angenommen, und so wird bei jedem Ausruf von acht Tagen zu acht Tagen an einem gewissen, in der Ordonnanz des Richter-Commissars bestimmten Tage fortgefahren [5]). Nach dem dritten Ausruf geschieht der Zuschlag an den Meist- und Letztbietenden bei Erlöschung der Lichter ohne andere Formalität; jedoch bleibt es dem Commissar vorbehalten, wenn er es für dienlich erachtet, auf Requisition der einen Partei einmal oder höchstens zweimal einen Aufschub, jedesmal auf acht Tage, zu gestatten, was dann ebenfalls wieder öffentlich bekannt gemacht und angeschlagen wird. In diesem Fall besteht das Gebot fort, und bindet denjenigen, der es gethan hat, so, dass er Käufer bleibt, wenn der Aufschub kein Uebergebot veranlasste.

Ist das in Beschlag genommene Schiff von zehn Tonnen und weniger, so erfolgt der Zuschlag in der Audienz nach vorheriger, drei Tage nach einander geschehener Bekanntmachung auf dem Quai durch Anschlagszettel an den Mast, oder in dessen Ermangelung an einer andern ins Auge fallenden Stelle des Fahrzeuges und an der

---

1) G. O. 60. 2) H. G. B. 202. 3) H. G. B. 203. 4) G. O. 617, 618, 619.
5) H. G. B. 205.

Thüre des Gerichts. Zwischen der Insinuation der Beschlagnahme und dem Verkaufe müssen acht freie Tage liegen [1]). Da der bestellte Richter wegen alles dessen, was das Schiff auf seinen wahren Werth zu bringen vermag, nach Gutdünken verfahren kann, so kann er auch, wenn es die Umstände erheischen, ein- oder zweimal einen Aufschub, jedesmal von einem Tage gestatten.

613. In beiden Fällen, ist dieser facultative Aufschub, der lediglich im Interesse desjenigen gegründet ist, gegen den der Beschlag erging, ganz unabhängig von demjenigen, der, durch den Drang der Umstände, ein Begehren auf Vindication oder auf Absonderung in den Umständen, die hier noch angegeben werden sollen, veranlassen würde.

Es kann wohl möglich sein, dass ein Gläubiger ein Schiff von mehr als zehn Tonnen und ein anderes unter zehn, das keinen accessorischen Theil davon ausmacht, aber auch dem nämlichen Schuldner angehört, mit Beschlag belegen lässt. Da hier die gerichtliche Betreibung nur eins ausmacht, so müssen natürlicher Weise die Formalitäten für das grössere der Schiffe beobachtet werden.

Die verschiedenen Ausrufungen, Bekanntmachungen und Anschlagszettel müssen Folgendes angeben: [2]) Namen, Gewerbe und Wohnung des Klägers, so wie den Namen seines Anwalds, den Rechtstitel, auf welchem sein Anspruch beruht, den Betrag seiner Forderung, die Wahl eines Wohnortes für ihn an dem Orte, wo der Gerichtshof seinen Sitz hat und den Ort, wo das Schiff vor Anker liegt, Namen und Wohnort des Schiffeigners, Namen des Schiffes und, wenn es ausgerüstet oder in der Ausrüstung begriffen ist, den des Capitains, die Grösse des Schiffes, den Ort wo es liegt oder flott ist, das erste Ausgebot und endlich die Audienztage, an welchen die weitern Gebote angenommen werden sollen. Die Tage der Ausrufung werden nach den Localgebräuchen bestimmt, bis einmal eine allgemeine Verordnung darüber erschienen ist. Würde bei diesen zu beobachtenden Formalitäten eine Unregelmässigkeit vorfallen, so hat das Gericht zu verordnen, dass die Sache neuerdings vorgenommen werde, nur muss man diese Unregelmässigkeit vor der definitiven Zuerkennung geltend machen.

614. Von welcher Grösse auch das Schiff sein mag, so muss derjenige, der es erstanden hat, falls keine Opposition innerhalb vier und zwanzig Stunden eingelegt worden, nach Ablauf dieser Frist den Steigerungspreis demjenigen Gläubiger bezahlen, der gegen diejenigen der übrigen Gläubiger, die während der drei auf besagte Frist folgenden Tage von ihrem Rechte Einspruch zu thun Gebrauch machen würden, rechnungspflichtig und verantwortlich ist [3]). Ist in den vierundzwanzig Stunden des Zuschlags Einspruch eingelegt worden, so ist

1) H. G. B. 207. 2) H. G. B. 204. 3) H. G. B. 209.

der Ersteher gehalten, den Kaufpreis in die Handelsgerichtsschreiberei kostenfrei zu hinterlegen, der Gerichtsschreiber muss seiner Seits die empfangene Kaufsumme in die Consignations-Casse zahlen [1]).

Leistet der Käufer die Zahlung nicht, so kann er dazu durch Personalarrest gezwungen werden, das Schiff wird dann neuerdings zum Verkauf ausgesetzt, und drei Tage nach einer neuen Bekanntmachung und Anheftung eines einzigen Anschlagzettels auf Gefahr und Kosten des ersten Erstehers dem Meistbietenden zugeschlagen; der frühere Ersteher muss dann zur Zahlung des Mindererlöses, der Zinsen und Kosten und selbst zu Schadloshaltung angehalten werden. Würde aber das letztere Gebot das erstere übersteigen, so fällt der Ueberschuss nach Abzug der Versteigerungskosten den Gläubigern des mit Beschlag belegten anheim oder diesem Letztern, nachdem sie befriedigt sind [2]).

615. Durch den Zuschlag geht das Eigenthum auf den Käufer über, und würde nachher ein Anderer als Eigenthümer auftreten, so würde er zur Vindication nicht mehr zugelassen. Der Zuschlag überträgt auch zugleich, wenn nichts Entgegengesetztes bestimmt ist, das Eigenthum der accessorischen Theile, selbst wenn sie nicht in der Beschlagacte beschrieben waren, falls diese Sachen dem Schuldner gehörten; sogar geht das Eigenthum derjenigen Sachen, die ihm nicht gehörten, auf den Käufer über, wenn sie namentlich im Beschlag begriffen waren, und der Eigenthümer sie nicht, vor der Adjudication vindicirt hat.

Der Käufer muss die in № 604 angegebenen Formalitäten erfüllen, und seinen Namen demjenigen des vorigen Eigenthümers in den Hafenregistern substituiren lassen; und da zur Erfüllung dieser Formalitäten die Acte, wodurch das Schiff ursprünglich als französisches erklärt wurde, nöthig ist, so ist er ermächtigt, wenn sie ihm nicht vom vorigen Eigenthümer übergeben wurde, eine neue sich ausfertigen zu lassen, so wie dies beim Verlust der ersten Acte der Fall ist.

Es kann geschehen, dass ein Schiff mit Beschlag belegt wird, als gehöre es noch einem Schuldner, der es früher verkauft hätte. Wer sich als wahrer Eigenthümer davon ausgiebt, kann sich der gerichtlichen Betreibung und dem Zuschlag opponiren, indem er seine Rechte zu erkennen giebt; jedoch bleibt dem Betreiber vorbehalten, seine Mittel und Einreden, die im achten Hauptstück angegeben werden sollen, geltend zu machen.

Ein Schiff kann auch mit Beschlag belegt werden, als gehöre es ganz einem Mitrheder an; hier würde sich der Einspruch der

1) H. G. B. 212. 2) G. O. 744.

Miteigenthümer darauf gründen, dass der Gläubiger nicht im Ganzen verkaufen lassen darf, was seinem Schuldner nur theilweise angehört. Endlich kann man mit dem Schiff auch accessorische Sachen mit Beschlag belegen lassen wie z. B. Schaluppen und Zubehör die nicht dem Schuldner angehören, weil es häufig geschieht, dass der Eigenthümer eines Schiffes das Zubehör miethet oder entlehnt, um sich dessen zu bedienen. Derjenige, dem diese Gegenstände angehören, kann interveniren, um sie vom Beschlag trennen zu lassen. In allen diesen Fällen muss die Klage auf der Gerichtsschreiberei des Gerichts vor dem Zuschlag notifizirt werden [1]. Wer sie anbringt, hat drei Tage vom Tage seiner Reclamation an, um seine Mittel zu liefern, der Beklagte hat ebenfalls drei Tage, um ihnen zu widersprechen, und die Klage wird auf einfache Vorladung hin in der Gerichtssitzung vorgebracht.

Die einzige Vorschrift, welche die Richter in diesen Umständen zu befolgen haben, ist diejenige, dass dem Gläubiger, der den Beschlag anlegen lässt, nicht mehr Rechte zustehen, als sein Schuldner deren hatte, und er nur das, was Letzterm angehört, expropriiren darf. Da aber in einer solchen Prozedur schleunig verfahren werden muss, so sind die der Klage auf Absonderung zugestandenen Fristen streng zu beobachten, und können in Betreff der Ortsentfernung nicht verlängert werden [2]. Gegen das Urthel, das die Vindication verwirft oder zulässt, kann appellirt werden, wenn es nicht in letzter Instanz gefällt wurde; aber ungeachtet dieser Appellation kann das Gericht zum Zuschlag schreiten, wenn es glaubt die provisorische Vollstreckung des Urthels, das die Klage verworfen hätte, gegen Caution verordnen zu müssen.

Würde eine Klage dieser Art erst nach dem Zuschlag zugelassen, so könnte sie gegen den Ersteher keine Wirkung haben [3]. Im achten Hauptstück sollen die Rechte angegeben werden, welche die Klage auf den Erlös geben würde.

Zweiter Artikel.

Verschiedene andere Arten gerichtlicher Verkäufe von Schiffen.

616. Schiffe können Minderjährigen angehören, und ihr Verkauf kann durch die verschiedenen Ursachen, welche die Veräusserung ihrer Güter veranlassen, nothwendig werden. Die zu beobachtenden Formen sind die nämlichen wie die so eben angeführten, weil das

---

1) H. G. B. 210. 2) H. G. B. 211. 3) H. G. B. 211.

bewegliche Gut, welches Minderjährigen angehört, nur verkauft werden kann, wenn man die zu der Auspfändung vorgeschriebenen Formalitäten beobachtet [1]).

Zieht man aber die Wichtigkeit eines beweglichen Gutes dieser Art und die Gründe der Analogie in Betracht, so muss diesem Verkauf ein Familienrath vorausgehen [2]). Wenn diese Formalität zum Verkauf des Mobiliare nicht erfordert wird, so geschieht dies, weil im Allgemeinen das Eigenthum dieser Art dem Verfall ausgesetzt ist ohne Vortheil zu bringen; ein Schiff hingegen ist wie ein unbewegliches Gut, es kann vermiethet werden, und es kann im Interesse des Minderjährigen liegen, es in Natura zu erhalten. Die in № 612 u. f. angegebenen Formalitäten müssen auch noch beobachtet werden, wenn ein Benefiziar-Erbe ein Schiff in der Verlassenschaft findet, die er so angetreten hat, oder wenn die Syndiken eines Falliments zum Verkauf eines Schiffes schreiten, wovon der Fallit Eigenthümer wäre [3]).

§. 3.

Erwerbung eines Schiffes durch Verjährung.

617. Obgleich ein Schiff bewegliches Eigenthum ist, wie № 599 gesagt wurde, so lässt sich daraus nicht schliessen, dass der blos factische Besitz dessen Eigenthum vermuthen lasse, wie dies mit den beweglichen Gütern im Allgemeinen der Fall ist [4]). Da der Uebergang des Eigenthums eines Schiffes schriftlich constatirt werden muss [5]) (s. № 607), so darf derjenige, welcher als Besitzer des Schiffs dem Vindicanten, der mit den Papieren versehen ist, die ihn als Eigenthümer begründen, den factischen Besitz opponirt, nicht zugelassen werden. Würde er sich auch im Douanen-Bureau als neuer Eigenthümer in den in № 607 angegebenen Formen einschreiben lassen, so würde ihm dies nichts fruchten; denn da er die Urkunde, wodurch er Eigenthümer geworden, nicht eintragen liess, so würde diese unregelmässige Registrirung gegen ihn zeugen. Die einzige Verjährung von dreissig Jahren würde die Klage auf Vindication des neuen vom Besitze beraubten Eigenthümers erlöschen [6]).

618. Es könnte aber geschehen, dass man ein Schiff von Jemandem gekauft hätte, dem es nicht angehörte, der aber für sich den Anschein hätte, als sei er Eigenthümer davon, um anzunehmen, der Käufer habe es redlicher Weise an sich gebracht. Hier möchte

---

1) C. G. B. 452; G. O. 945. 2) C. G. B. 457; G. O. 954. 3) C. G. B. 805. H. G. B. 492. 4) S. L. d. H. № 272. 5) H. G. B. 195. 6) C. G. B. 2262.

es abermals der Natur der Sache angemessen sein, der Analogie nach, die Grundsätze des Civilrechts anzuwenden. So gut derjenige, welcher mit gutem Glauben ein unbewegliches Gut von Jemandem erwirbt, der nicht Eigenthümer davon ist, dasselbe gegen den legitimen Eigenthümer durch den Zeitverlauf und die Mittel verjährt, wodurch die Hypotheken verjähren [1]), ebenso dürfte auch entschieden werden, dass der Käufer, der mit gutem Glauben ein Schiff gekauft, gegen den wahren Eigenthümer verjährt, wenn er während der Zeit und unter den Umständen, welche die Rechte der Gläubiger auf die Schiffe aufheben, im Besitz gehabt hätte, wie dies noch im achten Hauptstück gesagt werden soll.

619. In allen andern Fällen ist die Anwendung der allgemeinen Rechte des Civilrechts über die Verjährung noch weniger zweifelhaft. Demnach könnte der Miteigenthümer eines Schiffes das Recht des Andern nur durch einen ausschliesslichen und fortdauernden Besitz des ganzen Schiffes verjähren [2]). So kann der Capitain in seiner Qualität dessen Eigenthum durch Verjährung nicht erwerben [3]). In diesen verschiedenen Fällen müsste mit dem Besitztitel eine Veränderung vorgegangen sein [4]). Eben so verhielte es sich mit dem Nutzniesser, oder demjenigen, der es als Befrachter, oder kraft eines Pfandvertrags gebrauchen würde. Die Merkmale des Besitzes müssen die nämlichen sein, wie diejenigen, die zur Erwerbung dinglicher Rechte erfordert werden; diejenigen, welche den guten Glauben und den Rechtstitel betreffen, würden in den Fällen, wo sie angerufen werden können, nach allgemeinen Grundsätzen beurtheilt.

Viertes Capitel.

Vom Miteigenthum an Schiffen.

620. Obgleich ein Schiff factisch untheilbar ist, in dem Sinne nämlich, dass seine Theilung sein Vorhandensein verschwinden machen würde, so ist es doch von Rechts wegen d. h. intellectualiter theilbar [5]). Es kann also, was häufig der Fall ist, mehrere Miteigner haben. Die Schiffahrt und was dazu nothwendig ist, erfordert bedeutende Vorschüsse, wozu das Vermögen eines Einzelnen nicht ausreicht. Man nennt die Antheile am Schiff Schiffsparten,

1) C. G. B. 2265. 2) C. G. B. 2236. 3) H. G. B. 430. 4) C. G. B. 2238. 5) H. G. B. 195.

Parten (*quirats* [1]) oder *portions*) und die Eigenthümer dieser Antheile Schiffspartner, Mitrheder, Schiffsfreunde (*quirataires* oder *portionnaires*). Gewöhnlich bestehen diese Parten aus vierundzwanzig [2]). Die Rechte eines Jeden müssen auf der Rückseite der Nationalitäts-Acte verzeichnet sein [3]), widrigenfalls im Interesse Dritter angenommen würde, dass das Schiff ausschliesslich denjenigen angehörte, deren Namen einregistrirt wurden. Die Wirkungen dieses Miteigenthums können durch die Conventionen der Parteien bestimmt werden. Sie können wie in jeder andern Art Societät bestimmen, wie die gemeinschaftliche Sache verwaltet werden soll. Diese Bedingungen müssen dann vollzogen werden, welches auch die Anzahl derjenigen sein mag, die sich dazu weigern. Bei Societäten gilt der unumstössliche Grundsatz, dass die Majorität selbst keine Conventionen umändern kann, auf deren Glauben hin die Antheile genommen worden, oder das Interesse erhalten wurde.

Sehr häufig geschicht es aber, dass sich die Parteien nicht zum Voraus erklären, oder dass die Fragen, die zu entscheiden sind, aus unvorhergesehenen Umständen und Begebenheiten entstehen; und obgleich die Verhältnisse, welche dieses Miteigenthum gründet, sich sehr den Associationen nähern, so sind doch im Interesse des Seehandels und der Natur des untheilbaren Gegenstandes gewisse Regeln aufgestellt worden, welche die allgemeinen Grundsätze beschränken. Die zur Regulirung des gemeinschaftlichen Interesses erforderliche Mehrheit wird durch die Anzahl der Schiffsparten bestimmt, und nicht durch die Anzahl der Miteigner [4]). Ein einziger Schiffspartner, dessen Antheil am Eigenthum mehr als die Hälfte beträgt, würde alle übrigen überwiegen, wie gross auch deren Anzahl wäre.

621. Im Allgemeinen kann man sagen, dass die Wahl des Capitains und der Schiffsmannschaft, die Engagements gegen sie, die Redaction der Instructionen, die während der Fahrt zu befolgen sind, die Vermiethung, die Reparaturen und die Ausrüstung des Schiffes, Geschäfte sind, worüber die Mehrheit gegen die Minorität entscheiden kann. Weigern sich einige der Parteigner beharrlich, ihren Antheil zu den nöthigen Kosten beizutragen, so könnte sie die Majorität dazu verurtheilen lassen und deren Antheil am Schiffe mit Beschlag belegen

---

1) Ein verdorbener Ausdruck, von *caratto*, *karat*, wodurch man $^1/_{24}$ Antheil an einem Schiffe bezeichnete. A. d. H.

2) Der kleinste Antheil macht ein Part aus; nun kann der Eine mehr der Andere weniger Parten haben. A. d. H.

3) Decret vom 18. Oct. 1793 (27. Vendémiaire II.)

4) H. G. B. 220.

und verkaufen, oder sich ermächtigen lassen, ihn auf Bodmerei zu verpfänden [1]).

Die Assecuranz wird ebenfalls nicht als Gegenstand von gemeinschaftlichem Interesse betrachtet. Jeder kann seinen Antheil versichern lassen und keiner kann dazu gezwungen werden; die Majorität kann aber nicht beschliessen, dass ein Einkauf oder eine Verschiffung von Waaren für gemeinschaftliche Rechnung gemacht werde, und diesen Beschluss der Minorität als obligatorisch aufdringen, es sei denn, das die Association gerade für diesen Gegenstand geschlossen worden ist. Die Majorität könnte das Schiff blos zur Ausführung dieses Unternehmens für ihre Rechnung verwenden, da sie das Recht hatte, es an fremde zu vermiethen; sie müsste aber die Fracht nach Ausspruch Sachverständiger bezahlen, und sie mit der Minorität theilen. Was letztere betrifft, so ist es zweifelhaft, ob sie dieses Recht selbst unter Ermächtigung der Gerichte erhalten kann, und dann könnte dies nur gegen Caution sein.

Es giebt jedoch Fälle, in welchen die Majorität selbst nicht berechtigt ist, einen Beschluss ohne Beitritt der Minorität zu fassen. Dies ereignet sich, wenn ein Beschluss gefasst wurde das Schiff zu vermiethen, oder eine bestimmte Fahrt damit vorzunehmen. Da dieser Beschluss Allen gemeinschaftliches Gesetz ist, so kann keiner der Associés mehr seinen Beitrag zu den gemeinschaftlichen Kosten verweigern, und die Minorität wäre berechtigt, die sich weigernden Parteien dazu verurtheilen zu lassen, wenn auch, wie hier oben gesagt wurde, ein entgegengesetzter Beschluss gefasst worden wäre. In Folge dieser Vorschrift könnte die Minorität mit Grund gegen die Majorität auftreten, um Reparaturen vornehmen zu lassen.

622. Es kann manchmal geschehen, dass in Betreff der Wahl des Capitains oder wegen der Bestimmung des Schiffes, oder wegen eines andern Gegenstandes, der das gemeinschaftliche Interesse betrifft, die Meinungen getheilt sind, so dass keine Majorität vorhanden wäre. Da das Schiff nicht durch zwei Capitaine, die gleiche Vollmacht haben, befehligt werden, auch nicht zugleich von zwei verschiedenen Häfen abgehen kann, so würde die Unmöglichkeit zu einem Beschluss zu gelangen, wodurch eine vollständige Majorität der Minorität das Gesetz machen würde, nothwendiger Weise die Versteigerung des Schiffes herbei führen.

623. Der freiwillige Verkauf eines Schiffes gehört nicht zu denjenigen Gegenständen von gemeinschaftlichem Interesse, worüber die Majorität entscheiden kann. Wenn das Eigenthum eines Schiffes

---

1) H. G. B. 233.

durch Verkauf, Tausch etc. auf eine gewisse Person, zu einem gewissen Preis übergehen soll, so ist Einstimmigkeit erforderlich, und wird sie nicht erhalten, so muss es versteigert werden.

Ausnahmsweise vom gemeinen Rechte [1]) kann auf diese Versteigerung von einem Interessenten allein nicht angetragen werden [2]), es sei denn, dass eine schriftliche Uebereinkunft dies gestattete; jedoch wird die Einwilligung der Majorität nicht dazu verlangt. Dadurch allein, dass über diesen Punkt zwei entgegengesetzte Meinungen vorhanden sind, die sich durch ein gleiches Interesse am Schiff rechtfertigen lassen, muss die Versteigerung Statt haben. Daraus geht hervor, dass ein Miteigenthümer, dessen Antheil nicht die Hälfte ausmacht, gegen seinen Willen in Gemeinschaft bleiben muss, ohne die andern zwingen zu können, ihm seinen Antheil nach Ausspruch von Sachverständigen abzukaufen oder zu versteigern, was nicht ohne grosse Schwierigkeiten ist. Dieser Miteigenthümer behält aber das Recht, seinen Antheil einem Dritten zu verkaufen. Die andern können sich nicht dagegen opponiren, noch ein Vorkaufs- oder Wiederkaufsrecht ausüben, das nicht speciell bedungen wurde. Der Umstand, dass sich unter den Miteigenthümern eines Schiffes Minderjährige befinden, würde um so weniger diese Vorschriften modifiziren, da die Minderjährigen den Grundsätzen des Handelsrechts über die Societäten unterworfen sind.

Die Formen der Versteigerung eines Schiffes hängen von der Convention der Mitversteigerer ab, oder wenn sie nicht einig sind, vom richterlichen Bescheid. Befände sich aber unter den Miteigenthümern ein Minderjähriger, ein Abwesender, ein Interdicirter, ein Benefiziar-Erbe, die Masse eines Falliten, so wären die № 612 und 616 angegebenen Formalitäten zu beobachten, es müsste denn ursprünglich eine entgegengesetzte Uebereinkunft geschlossen worden sein, deren Vollziehung sie sich als Erben unterwerfen müssten.

Zweites Hauptstück.

Vom Schiffs-Capitain.

624. Die Führung eines Schiffes ist einem Chef anvertraut, der Schiffer, Schiffscapitain, Capitain (*maître, patron,*

---

1) C. G. B. 1686. 2) H. G. B. 220.

capitaine) genannt wird. Es soll nun in folgenden drei Capiteln angegeben werden

1. Wie ein Capitain ernannt und verabschiedet werden kann.
2. Seine Rechte und Pflichten bei der Führung eines Schiffes.
3. Welche Folgen seine Verbindlichkeiten oder seine Versehen sowohl in Betreff seiner Person, als in Betreff der Rheder nach sich ziehen.

Erstes Capitel.

Ernennung und Verabschiedung des Capitains.

625. Das Recht, den Capitain zu ernennen, steht dem Schiffseigner zu. Hat dieser es Jemandem vermiethet, der es ausrüstet und bemannt, so wählt Letzterer den Capitain. Da dieser Umstand in der Anwendung der Grundsätze, die dargestellt werden sollen, gleichgiltig ist, so soll das Wort „Rheder" angewendet werden, um dadurch denjenigen zu bezeichnen, welcher als Schiffseigner oder als Schiffsmiether den Capitain angestellt hat. Sind mehrere Interessenten vorhanden, so wird der Capitain auf die in № 620 angegebene Weise gewählt.

Der Capitain kann nur unter den französischen Seeleuten gewählt werden, die, wenn sie die nöthigen gesetzlichen Eigenschaften vereinigen [1]), vom Seeminister einen Commando- oder Bestallungsbrief erhalten haben, je nachdem sie für lange Seereisen, oder für die grosse und kleine Küstenfahrt angestellt sind.

Den Schiffscapitainen und den Schiffern bei der kleinen Küstenfahrt ist es erlassen, ein Patent zu nehmen [2]).

Der Rheder, der einen Capitain anstellt, muss sich versichern, ob er von seinen Engagements, die er gegen Andere eingegangen hatte, los ist; sonst würde er sich einer Schadloshaltung gegen diejenigen aussetzen, denen der Capitain bereits seine Dienste vermiethet hätte.

Die Engagements dieser Art werden häufig durch die Musterrollen (s. № 633) constatirt [3]). Die Parteien können auch darüber einen schriftlichen Vertrag abfassen, oder sie durch alle Arten von Beweismitteln, die in Handelssachen zugelassen werden, darthun.

---

1) Verord. v. 1. Jan. 1786, Ges. v. 10. Aug. 1791, 25. Oct. 1795 (3. brumaire IV), Beschluss v. 30. Juli 1802 (11. thermidor X), Ord. v. 25. Nov. 1827.

2) Verord. v. 25. Oct. 1806, Ord. v. 18. April 1821.

3) H. G. B. 250.

626. Die Grundsätze, die in nachfolgendem Hauptstück über das Recht, die Seeleute zu verabschieden, angegeben werden, sind nicht auf den Capitain anwendbar, dessen Engagements eine Zusammensetzung des Mandats und der Dienstmiethe sind. Obgleich er nicht aus den nämlichen Ursachen entbunden ist, die jede andere Person, welche genöthigt ist für eine bestimmte Zeit zu dienen, anrufen könnte, so kann er doch vor Abgang des Schiffes, oder während der Reise, verabschiedet werden, ohne dass der Rheder gehalten ist, die Gründe davon anzugeben [1]), noch sie durch die Behörden, die über die Ursachen der Verabschiedung der übrigen Schiffsmannschaft zu entscheiden haben, beurtheilen zu lassen. Diese Befugniss leitet sich von der Widerrufung des Mandats ab [2]). Da es übrigens im Interesse des Rheders liegt, einen guten Capitain beizubehalten, so lässt sich nicht vermuthen, dass er sich leicht dazu bestimme, ihn abzudanken, um so mehr, da es sehr schwierig ist, den Grund der Verabschiedung zu deduciren.

Der Capitain kann sogar keine Schadloshaltung verlangen, wenn sie ihm nicht durch specielle und schriftliche Uebereinkunft zugesichert ist. Wird er aber vor der Abfahrt verabschiedet, so ist er berechtigt, für die Zeit und die Mühwaltung, die er für die Ausrüstung und die Bemannung des Schiffes verwendet hat, bezahlt zu werden. Wird er während der Reise verabschiedet, so kann er Entschädigung wegen der Rückkehr verlangen, die jedem verabschiedeten Seemann gesetzlich zugestanden, und speciell zu Gunsten des Capitains bestimmt ist [3]). Jedoch ist wohl zu merken, dass diese überspannte Verfügung bloss im Fall der Verabschiedung limitirt werden muss. Würden die Functionen des Capitains in Folge einer Massregel aufhören, welche die ganze Mannschaft beträfe, wie z. B. das Abbrechen der Reise, so müsste ihm der Genuss der Rechte werden, die dem Schiffsvolk, wie im folgenden Hauptstück angegeben werden soll, zusteht.

Dieses Recht, den Capitain zu verabschieden, besteht fort, wenn er Miteigenthümer des Schiffes ist [4]), selbst wenn eine Clausel des Societätsvertrags ihm das Commando übertragen hätte. In Folge einer neuen Ausnahme vom gemeinen Recht kann ihm die Majorität (s. № 620) dieses Commando abnehmen; auf sein Verlangen müssen aber diejenigen, welche ihn verabschieden, seinen Antheil am Schiff auf ihre Rechnung nehmen und ihm den Preis ersetzen, der durch übereingekommene oder von Amtswegen ernannte Sachverständige abgeschätzt wurde; diese sind aber nicht berechtigt, die Schiffspartner, die nicht für die Verabschiedung stimmen, zum Beitrag zu zwingen.

---

1) H. G. B. 218. 2) C. G. B. 2004. 3) Verord. v. 26. März 1804 (5. germinal XII. 4) H. G. B. 219.

Jedoch darf man nicht die bereits angegebene Art und Weise übersehen, wie die Beschlüsse zwischen Miteignern von Schiffen genommen werden, und nach welcher Basis die Majorität angenommen wird. Daraus geht hervor, dass ein Capitain, der für mehr als die Hälfte Miteigner ist, nicht verabschiedet werden kann, denn wäre er nicht Capitain, so wäre er befugt, einen andern zu ernennen.

Uebrigens steht es im Belieben des Capitains, der Miteigner ist, den Rimbors seines Antheils zu verlangen. Er kann die Gemeinschaft mit Mitrhedern, die ihm gewissermassen eine Injurie gemacht, aufheben, macht er aber von diesem Recht keinen Gebrauch, so können ihn diese nicht dazu zwingen.

627. Der in Folge eines Beschlags Statt gehabte gerichtliche Zuschlag des Schiffes hebt auch noch die Anstellung des Capitains auf, jedoch mit Vorbehalt seines Anspruchs auf Schadloshaltung gegen diejenigen, die ihn ernannt haben [1], falls er mit ihnen übereingekommen ist, dass er nicht ohne Entschädigung verabschiedet werden kann. In allen übrigen Fällen gerichtlichen Verkaufs müsste man aber dem Vertrag nachkommen. Der Käufer könnte den Capitain, dem eine Entschädigung versprochen worden, nur dann verabschieden, wenn er sie bezahlte, vorbehältlich seines Regresses gegen den vorherigen Eigenthümer, der diese Entschädigung nicht auf sich genommen hätte.

Zweites Capitel.

Rechte und Pflichten des Capitains.

628. Die Natur und der Gegenstand der Anstellung des Capitains, wodurch er im Interesse des Rheders, oder in demjenigen der Befrachter, Depositar ist, und die damit verbundene Verantwortlichkeit, geben ihm eine fast absolute Gewalt im Schiff. Jedoch gibt es Umstände, wovon einige gesetzlich angeführt, andere durch den Gebrauch bestimmt sind, in welchen er gehalten ist, sich mit dem Vornehmsten der Schiffsmannschaft (dem Steuermann, Bootsmann, Zimmermann etc.) zu berathen, aber mit Ausnahme gewisser Fälle, die noch angegeben werden sollen, sind deren Meinungen nur berathend, und so wie er sie vorläufig eingeholt, kann er dennoch nach Gutdünken seine Partei ergreifen, weil er allein für die Folgen haftet.

---

1) H. G. B. 208.

In diesem Capitel soll der Capitain als Chef des Schiffes, und als Vorgesetzter bei seiner Führung während der Fahrt, in Betracht gezogen werden. Im vierten Hauptstück soll die Rede von den Verbindlichkeiten sein, die er in Bezug auf die Erhaltung der Ladung contrahirt. In folgenden vier Abschnitten sollen angegeben werden:

1. Die Rechte und Pflichten des Capitains vor Abgang des Schiffes;
2. diejenigen während der Reise;
3. diejenigen beim Entlöschen;
4. die respectiven Obligationen der Capitaine, wenn mehrere Schiffe beisammen sind.

Erster Abschnitt.

Rechte und Pflichten des Capitains vor der Reise.

629. Die erste Pflicht des Capitains ist, dass er sich tüchtige Seeleute verschaffe; er würde ein grobes Versehen begehen, wenn er mit einer unerfahrenen, oder zur Führung des Schiffes unzureichenden Mannschaft abginge.

Er kann daher weder direct, noch indirect durch die Administratoren, die mit der Aufsicht im Seewesen beauftragt sind, in seiner Wahl gehindert werden. Nicht nur kann er besser, als ein Anderer, die Geschicklichkeit und Thätigkeit der Mannschaft, die er engagirt, beurtheilen, sondern es ist auch billig, dass er nur diejenigen nehme, die ihm in jeder Beziehung anstehen. Da jedoch die Rheder für die Vergehen und Delicte der Mannschaft haften, so kann der Capitain diese Wahl nicht ohne deren Vorwissen vornehmen, noch weniger ohne ihre Zustimmung, wenn sie zugegen sind, oder wenn die Equipage in deren Aufenthaltsorte gebildet wird [1]).

Gebrauch und Umstände bestimmen, was unter Aufenthaltsort (*lieu de demeure*) verstanden wird. Die Vorschriften über das Domicil könnten nicht immer als sicherer Leitfaden dienen. Es kann geschehen, dass, ohne im Abgangshafen domicilirt zu sein, der Rheder augenblicklich sich, manchmal blos wegen der vorzunehmenden Expedition da aufhalte; und da dessen Anwesenheit vom Capitain gekannt oder nicht gekannt sein kann, so würde sein Verfahren nach den Umständen beurtheilt.

---

1) H. G. B. 223.

Im Allgemeinen lässt ein kluger Rheder dem Capitain in der Wahl um so mehr freie Hand, da letzterer ebenfalls für die Leute die er wählt, verantwortlich ist, und seine eigene Sicherheit, sein Leben gewissermassen der Willkühr der Untergebenen, mit welchen er sich umgibt, Preis gegeben ist.

Die Pflicht des Capitains gegen den Rheder besteht demnach eigentlich nur darin, dass er sich mit ihm verstehe, und nur Leute annehme, die dieser ihm angibt, wenn er keinen Grund hat sie zu verweigern, und diejenigen zurückweise, die dem Rheder nicht genehm wären. In allen Fällen kann sich das Schiffsvolk vom Engagement weder lossagen, auch wenn der Capitain nicht dazu bevollmächtigt war, noch kann sich der Rheder weigern, das Engagement des Capitains gegen Dritte zu vollziehen; jedoch bliebe ihm sein Regress gegen den Capitain vorbehalten, wenn er Schaden erlitte.

Der Capitain darf, bei Verlust seines Commandobriefes, zur Bildung seiner Equipage keine Seeleute eines andern Schiffes abspänstig machen. Er ist verpflichtet, seine Leute zur Musterung des Classen-Commissairs vorzustellen, oder im Auslande zu derjenigen des Consuls [1].

Was die Rechte und Pflichten des Capitains in Bezug auf die Befrachtung des Schiffes betrifft, davon soll im vierten Hauptstück die Rede sein.

630. Bevor der Capitain seine Ladung am Bord einnimmt, ist er gehalten, sein Schiff in der durch die bestehenden Verordnungen vorgeschriebenen Art und Form besichtigen zu lassen [2]; diese Pflicht ist ihm theils der öffentlichen Sicherheit wegen, auferlegt, theils auch um in Streitfällen über den Zustand des Schiffes die nöthigen Mittel zur Aufklärung der Gerichte zu liefern, wenn andere Beweise fehlen. Fremde Schiffscapitaine sind diesen Formalitäten eben so, wie diejenigen nationaler Schiffe unterworfen. Das über diese Besichtigung entworfene Protocoll wird auf der Gerichtsschreiberei des Handelsgerichts niedergelegt [3], und wenn keines am Orte ist, so geschieht dessen Hinterlegung in der Gerichtsschreiberei des Friedensrichters [4].

Der französische Capitain muss diese Formalitäten im Auslande nach den Ortsgebräuchen erfüllen, oder nach den Consulat-Verordnungen.

Im gegenwärtigen Zustande der Gesetzgebung, muss ein Schiff, das zu einer langen Seereise bestimmt ist, zweimal untersucht werden;

---

1) Ord. v. 13. Oct. 1784, 3. März 1781. 2) H. G. B. 225.
3) und dem Capitain ein Auszug darüber ertheilt H. G. B. 225.
4) Ord. v. 1. Nov. 1826.

einmal, wenn es ausgerüstet werden soll, um die Arbeiten zu constatiren, deren es benöthigt ist, das anderemal, wenn es bereit ist, seine Ladung einzunehmen [1]). Schiffe, die zur Küstenfahrt bestimmt sind, werden deshalb im Augenblick der Abfahrt nicht minder der Besichtigung unterworfen, und in Bezug auf die Local-Polizei sind noch die alten Verordnungen beibehalten [2]). Was das Privatinteresse betrifft, so sollen die Folgen noch angegeben werden, die man über das Vorhandensein oder nicht Vorhandensein der Besichtigungs-Protocolle ziehen kann.

Ergibt sich aus der Besichtigung des Schiffes, dass es, oder das Zubehör etc. Reparaturen bedarf, und der Rheder wohnt am Orte, oder ist daselbst durch einen Bevollmächtigten repräsentirt, so darf der Capitain ohne besondere Ermächtigung an der Reparatur des Schiffes nicht arbeiten lassen, keine Segel, kein Tauwerk oder andere ähnliche Sachen für dasselbe ankaufen [3]). Ist das Schiff von der Rhederei, oder vom Capitain mit deren Einwilligung verfrachtet worden, so reicht es hin, wenn der Capitain vier und zwanzig Stunden, nach geschehener Aufforderung an den saumseligen Rheder, sich vom Ortsgericht, auf blosses schriftliches Ansuchen hin, zur Aufnahme der nöthigen Gelder auf Bodmerei ermächtigen lässt [4]). Gleiche Vorschrift würde in dem Fall befolgt, wo unter mehrern Rhedern einige derselben ihren Beitrag zu liefern sich weigerten.

Ist der Rheder abwesend ohne Vollmacht hinterlassen zu haben, so wird angenommen, er habe sich auf den Capitain verlassen und diesen ermächtigt, die nöthigen Ausgaben im Ladungsorte und vor der begonnenen Reise zu machen. Uebrigens ist dieser Unterschied nur in den Verhältnissen zwischen dem Capitain und seinem Committenten wichtig. Was die Personen betrifft, mit welchen er unterhandelt hat, so ist das Engagement nicht minder giltig, weil er seinem Amte gemäss berechtigt ist, Engagements einzugehen, und weil anderseits die Gegenwart des Committenten oder dessen Bevollmächtigten am Orte nicht immer von diesen dritten Personen genug bekannt sein kann, um sie für Leute zu halten, die weder Treue noch Glauben haben.

631. Die Werkleute und Lieferanten, welche bei diesen Arbeiten und Lieferungen angestellt sind, geniessen gewisser Privilegien auf das Schiff, die noch im achten Hauptstück angegeben werden sollen.

---

1) Ges. v. 13. Aug. 1791. 2) Verord. v. 19. Juli 1708, v. 10. Jan. 1770, 17. Aug. 1779, 2. März 1782. 3) H. G. B. 232. 4) H. G. B. 233.

Wenn sie aber dem Capitain keinen Credit geben, so bleibt diesem nichts anderes übrig, als Gelder auf Bodmerei aufzunehmen. Im sechsten Hauptstück sollen die zur Sicherheit der Darleiher zu beobachtenden Formalitäten angegeben werden. Er kann jedoch, wenn er es für vortheilhafter hält, ein einfaches Anlehen machen. Was seine Rechte betrifft, um für seine Obligation garantirt zu sein, und diejenigen der Darleiher gegen den Rheder, so würden diese nach den Grundsätzen bestimmt, die im zweiten Abschnitt des dritten Capitels dieses Hauptstücks erklärt werden sollen.

632. Der Capitain muss nicht nur sein Schiff in gehörigen Stand setzen, sondern auch Sorge tragen, dass es nicht überladen werde. Er ist in diesem Fall berechtigt, die Güter, wodurch es eine zu starke Ladung erhielte, wieder ans Land zu schaffen, jedoch bleibt den Verladern der Regress gegen diejenigen, mit welchen sie wegen der Befrachtung unterhandelt haben. Diese Vorsichtsmassregeln haben keinen Bezug auf diejenigen, die ihm im Interesse der Ladung auferlegt worden, wie noch gesagt werden soll.

Ist die durch seine Instructionen oder Verpflichtungen bestimmte Zeit eingetreten, so muss er unter Segel gehen. Jedoch ist es gebräuchlich, dass er sich vorläufig darüber mit den Vornehmsten der Schiffsmannschaft berathet, wozu diejenigen gehören, die ihm unmittelbar am nächsten stehen. Ungeachtet dieser Vorsicht würde er dennoch ein grobes Versehen begehen, wenn er bei augenscheinlich schlechtem Wetter in See ginge, oder bei einem Wetter, bei welchem er zufolge Verbots der Local-Verordnung nicht absegeln darf. Ebenso würde er einen Fehler begehen, wenn er bei günstigem Winde seine Abfahrt verzögerte (ihn verliegen würde) und dadurch dem Schiffe Unfälle zuziehen würde, die er bei früherer Abfahrt hätte vermeiden können; wegen der Zuwiderhandlung der ihm deshalb auferlegten Pflichten wäre er den Interessenten verantwortlich, es sei denn, dass er eine Krankheit, oder jede andere legitime Ursache zur Entschuldigung habe.

633. Der Capitain kann nicht ohne Seepass (*congé*) abreisen. Nach № 600 können die Pässe nur auf die Vorzeigung der Eigenthumsacte, der Messbriefe, der Besichtigungsprotokolle des Schiffes, des Ladungsmanifestes und der Zolldocumente ausgefertigt werden. Dieser Seepass ist ihm unumgänglich nöthig, sonst läuft er Gefahr, dass sein Schiff nach den die Seeprisen betreffenden speziellen Regeln confiscirt wird.

Er muss auch mit einer Musterrolle (*rôle d'équipage*) versehen sein [1]. Darunter versteht man das vom Classen-Commissair

1) Ord. v. 31. Oct. 1784.

entworfene Verzeichniss, das die Namen, Vornamen, das Domicil, die Qualität etc. der mit dem Schiffe fahrenden Personen, selbst diejenigen der Passagiere enthält, was auch ihr Stand und Gewerbe sein mag [1]. Die übrigen zu erfüllenden Formalitäten sind in den Gesetzen und Verordnungen, die öffentliche Administration betreffend, enthalten [2].

634. Folgende Papiere muss der Capitain auch ausserdem noch an Bord haben: [3] die Urkunden über das Eigenthum und die Nationalität des Schiffes (*les actes de propriété et de francisation du navire*), die verschiedenen Connossemente oder Verladungsscheine (*connoissements*), die Certepartie (*charte-partie*), welche die Vermiethung des Schiffes constatirt, es sei denn, dass die Ladung von den Rhedern selbst gemacht wird, oder dass man sich mit Frachtbriefen begnügt, wenn sie unbedeutend ist, wie dies bei der kleinen Küstenfahrt der Fall ist.

Diese Papiere sind für den Capitain um so wichtiger, da er während der Reise in den Fall kommen kann, davon Gebrauch zu machen, besonders bedarf er derselben in Kriegszeiten, um der Wegnahme des Schiffes zu entgehen, das mit vollem Recht als Prise erklärt würde, wenn dessen Eigenthum und Ladung nicht durch regelmässige Papiere constatirt sind.

635. Ausser diesen Verpflichtungen ist der Capitain auch noch gehalten, den speciellen Gesetzen, die Douane und die Schifffahrts-Polizei betreffend [4], nachzukommen; ebenso ist er den Bedingungen unterworfen, welche ihm Local-Verordnungen, Kriegsumstände oder Massregeln gegen Defraudation und Contrebande auflegen. Selbst der Ausländer muss sich den Local-Verordnungen unterwerfen und kann nicht zur Ausflucht nehmen, dass, weil sie eine Ausnahme vom gemeinen Recht ausmachen, er sie nicht kannte.

636. Der Capitain muss endlich ein gestempeltes Journal (*livre de bord*) führen [5], das von einem Richter des Handelsgerichts oder an Orten, wo keines ist, vom Maire oder dessen Adjuncten foliirt und paraphirt ist. In dieses Journal müssen alle Beschlüsse und Berathschlagungen eingetragen werden, die während der Reise in den Fällen gefasst werden, wo das Gesetz oder die Umstände ihm

---

1) Sie enthält auch die Nummer der Inscription der Seeleute, ihr Alter, die Angabe der Gage und was jeder auf die Hand erhalten, so wie die Zeit für welche er sich engagirt hat. A. d. H.

2) Ord. v. 1681, Verord. v. 1. März 1716, Ord. v. 31. Oct. 1784, und für das Ausland Ord. v. 3. März 1781.

3) H. G. B. 226. 4) V. 13. u. 22. Aug. 1791, 24. März 1794 (4. germinal II). 5) H. G. B. 224.

die Verpflichtung auflegen, die Schiffsmannschaft oder andere betheiligte Parteien um Rath zu fragen, oder sich mit ihnen zu berathen. Das nämliche Buch muss ferner enthalten: die Einnahme, die Ausgabe oder die Conventionen das Schiff betreffend; die Engagements und die Pässe der Schiffsmannschaft; die Umstände, in welchen der Capitain verbunden ist, Massregeln gegen diejenigen zu nehmen, die sich eines Delicts schuldig gemacht; was die Deserteure betrifft, oder die Kranken, die er unterwegs zurück lassen musste, oder die Leute, welche verabschiedet werden müssen. Er muss auch darin den Empfang oder die Ablieferung der Waaren, die Zoll- oder Erlaubnissscheine der Douanen, überhaupt Alles aufführen, was sein Amt betrifft und zu einer Rechnungsablegung an seine Committenten Anlass geben kann, oder sich auf Klagen bezieht, die gegen sie oder in ihrem Interesse anzubringen sind, oder den Verklarungen, die er zu machen gehalten ist, zur Grundlage dienen kann [1].

Zweiter Abschnitt.

Rechte und Pflichten des Capitains während der Reise.

637. Jeder Capitain, der sich zu einer Seereise verbindlich gemacht hat, muss sie in Person ganz beendigen; er kann sich von dieser Verpflichtung unter keinem Vorwande befreien [2]. Da er ein Mandat übernommen hat, auf das er nicht freiwillig verzichten darf [3], so kann er es keinem Andern übertragen, um sich substituiren zu lassen. Würde er die begonnene Reise nicht vollenden, so würde er sich den gerichtlichen Verfolgungen derjenigen aussetzen, die ein Interesse dabei haben, dass er sie ganz mache [4].

---

1) Die in dieser Nummer (636) enthaltenen Vorschriften sind zwar dem Art. 224 des H. G. B. gemäss, nach welchem das Schiffsjournal auch das enthalten müsste, was in das Schiff- und das Lade- und Löschbuch gehört; allein dem ist nicht so in der Praxis, sondern die Bücher sind von einander getrennt. Das Journal (*livre journal*, *journal de route du capitaine*), welches allein gestempelt, foliirt und paraphirt ist, enthält die Begebenheiten der Reise in chronologischer Ordnung (Tag, Stunde, gesteuerter Curs, gesegelte Distanz, Winde etc. und alle Vorfälle auf der Reise. Das Schiffbuch (*livre de bord*) enthält die Comptabilität des Schiffes (zwischen dem Capitain und seinen Rhedern, Einnahme, Ausgabe etc.). Das Lade- und Löschbuch (*livre pour le chargement et le déchargement*) enthält das Verzeichniss der Güter die als Ladung eingenommen wurden, nach Datum, Zeichen, Nummern, Quantität, Packung, Namen der Versender, den Ausgang der Güter und Namen der Empfänger etc. A. d. H.

2) H. G. B. 238. 3) C. G. B. 1991. 4) H. G. B. 228.

Allein höhere Gewalt ist eine Entschuldigung, die in Betracht gezogen werden muss. Wird er also durch Krankheit oder durch sonst einen Unfall verhindert, seinen Dienst fortzusetzen, so muss er seine Committenten davon in Kenntniss setzen, wenn es seine Lage erlaubt und dann ihre Befehle abwarten. Erlauben es die Umstände nicht, so kann er sich durch Jemanden in seinem Commando ersetzen lassen, für den er aber nur in so fern haftet, als er bei der Wahl unredlich oder unklug gehandelt hätte. In jedem andern Fall, wo keine höhere Gewalt eintritt, würde er für diese Substituirung haften.

In der Regel darf sich der Capitain so wenig als möglich vom Schiffe entfernen, wenn er bereit ist, in See zu gehen, oder wenn er während der Reise irgendwo anhält. Demzufolge darf er sich nicht mit Geschäften für eigene Rechnung abgeben, wenn sie zu lange und zu häufige Abwesenheiten verursachen, besonders soll er des Nachts nicht vom Bord gehen, wenn es nicht im Interesse seiner Committenten ist und er sich nicht davon anders losmachen kann. Hauptsächlich muss der Capitain, bei Strafe für die Folgen seiner Nachlässigkeit zu haften, beim Einlaufen in die Häfen und Reviere [1]) und beim Auslaufen aus denselben persönlich am Bord sein, da dies die gefährlichsten Stellen sind, die eine grössere Aufsicht erfordern. Um so mehr wäre er verantwortlich und verdiente die strengsten Strafen, wenn er freiwillig und in betrügerischer Absicht das ihm anvertraute Schiff zu Grunde gehen liess, oder den Versuch dazu machte. In diesem Fall würde die Todesstrafe über ihn und den Lootsen verhängt [2]).

Er ist gehalten, wenn nicht in gewissen Umständen eine Ausnahme Statt hat, Lootsen (*pilotes-côtiers* oder *locmans*), deren Pflichten und Rechte bestimmt sind, zu nehmen [3]). Selbst wenn er sich dazu weigerte, müsste er ihnen dennoch das bestimmte Lootsengeld bezahlen, er würde sich ausserdem noch für die Folgen der Unterlassung verantwortlich machen, und sich den Strafen aussetzen, die gesetzlich oder durch Local-Verordnungen bestimmt sind. Würde ein solcher Lootse das Schiff, das er führt, absichtlich zu Schaden kommen lassen (wegsetzen), so würde er mit dem Tode bestraft [4]) und geht es durch sein Verschulden verloren, nachdem er erklärt hat, dass er dafür hafte, so wird er mit dreijähriger Galeerenstrafe belegt.

638. Da eine genaue Aufsicht, Polizei, gute Ordnung und Subordination auf dem Schiffe wesentlich nöthig sind, so ist der

---

1) H. G. B. 227. 2) Ges. v. 10. April 1825. 3) Cass. 8, floréal X, 20. messidor XI. Verord. v. 12. Dec. 1806. 4) Ges. v. 22. Aug. 1790.

Capitain zu fordern berechtigt, dass man seinen Befehlen in Allem gehorche, sie mögen nun den innern oder äussern Dienst betreffen. Seinerseits ist er verbunden, sich in wichtigen Angelegenheiten, die meistens, gesetzlich oder durch Gebrauch bestimmt sind, mit den Vornehmsten der Equipage zu berathen.

Diese ihm ertheilte Gewalt verleiht ihm aber keine Jurisdiction. Es ist eine Art häusliche Gewalt, die sich auf die Strafe begangener Fehler oder auf Unterdrückung von Lastern beschränken muss, wofür keine Strafen weder gesetzlich, noch durch Verordnungen oder durch irgend ein gerichtliches Verfahren bestimmt sind, und die sich lediglich auf das Corrections- und Disciplinarrecht beschränkt.

Wer sich an Bord begibt, muss dem Capitain in den Massregeln, die er ergreift, wofür er allein verantwortlich ist, beistehen, bei Strafe als Ungehorsamer, und je nachdem als Mitschuldiger der Delinquenten angesehen zu werden.

Diese Grundsätze sollen im dritten Hauptstück noch vervollständigt werden, wo auch noch vom Recht die Rede ist, das dem Capitain zusteht, einen Delinquenten zu verabschieden, ohne dass dieser eine Entschädigung erhalten kann. Da aber die Anwendung dieses Strafmittels manchmal zu streng sein und der Dienst auf dem Schiffe die Gegenwart aller nöthig machen kann, der Capitain übrigens niemals von diesem Rechte im Auslande Gebrauch machen darf, so ist es billig, dass er andere Mittel zur Bestrafung habe. Er kann demnach die an Bord von der Equipage begangenen Uebertretungen und Unordnungen mit Disciplinarstrafen belegen [1]).

Sind die Delicte von der Art, dass die durch die Gesetze ausgesprochenen Strafen angewendet und folglich die Straffälligen vor Gericht gezogen werden müssen, so muss der Capitain, wenn er in einem Hafen oder auf einer Rhede ist, wo sich kein Consul befindet, an den er sich wenden kann, ein Protokoll aufnehmen, die Untersuchung bei jeder Polizeibehörde einleiten, die Angeklagten arretiren lassen und sie bei der Ausschiffung den competenten Behörden überliefern [2]).

Desertirt ein Matrose, so muss der Capitain dem Classen-Commissair in Frankreich und im Auslande dem Consul Nachricht davon geben. Diese Declaration wird auf der Musterrolle verzeichnet, und der Lohn dieses Mannes läuft bis zum Tage, an welchem er angegeben wurde.

---

1) Diese sind durch die Ord. v. 1681, 31. Oct. 1784, und das Ges. v. 22. Aug. 1790 bestimmt.

2) Ord. v. 30. März 1781, Ord. v. 1681.

639. Der Capitain muss nach № 632 sobald als möglich nach dem Bestimmungsorte absegeln. Hat er eine Hin- und Herreise unternommen, so muss er in der angegebenen Zeit abgehen, die ihm nach der ausdrücklichen oder muthmasslichen Instruction seiner Committenten bestimmt ist. Bevor er zurückkehrt, muss er die Besichtigungs- und andern Formalitäten, die denjenigen bei der Ausreise gleich sind, erfüllen. Er ist verbunden, den geraden Weg nach dem Bestimmungshafen einzuschlagen; weicht er von demselben ab, oder läuft er ohne Noth in irgend einen Hafen ein, der sogar seiner Nation angehört, oder berührt er ein fremdes Ufer, so setzt er sich einer Schadloshaltung und selbst einer Galeerenstrafe aus [1]); es sei denn, dass er ermächtigt war, Escalen zu machen.

Die Noth entschuldigt ebenfalls den Capitain. Wenn nämlich Sturm und Ungewitter, Verfolgung vom Feinde, nothwendige Reparaturen des Schiffes etc. ihn nöthigen, in irgend einen Nothhafen einzulaufen; dann ist er gehalten die Ursachen davon in der kürzesten Zeit, welche die Umstände gestatten [2]), dem Präsidenten des Handelsgerichts, am Orte, wo er einläuft, anzuzeigen, und ist da keines, so muss seine Anzeige dem Friedensrichter des Bezirks abgegeben werden, wenn dieser Ort den französischen Gesetzen unterworfen ist. Ist der Capitain gezwungen, in einen fremden Hafen einzulaufen, so ist die Anzeige an den französischen Consul, oder in dessen Ermangelung an die Ortsobrigkeit zu erstatten [3]). In diesem Fall müssen so viel als möglich die Formen beobachtet werden, die noch wegen der Rapporte (der Verklarung) im Orte der Ankunft angegeben werden sollen. Uebrigens muss der Capitain, so bald er kann, seine Fahrt fortsetzen.

Segelt er unter Convoy, so darf er sich nicht davon ohne Noth entfernen, sonst wird er mit dreijähriger Galeerenstrafe belegt [4]).

Die höhere Gewalt, welche, wie gesagt wurde, einige der Verpflichtungen des Capitains modifizirt, kann von der Art sein, dass er genöthigt ist, auf die Reise zu verzichten. Die Hauptfälle sind: das Embargo, die Interdiction der Reise, feindliche Wegnahme, Verlust des Schiffes oder dessen Seeuntüchtigkeit.

640. Man nennt Embargo (*arrêt par ordre de puissance, arrêt de prince, embargo*) die Hindernisse, die ein Landesherr aus Motiven, deren Grund natürlicher Weise im öffentlichen Interesse vermuthet wird, der Abfahrt aller oder einiger der Schiffe in den Weg legt, die sich in den Häfen seines Landes befinden, ohne zu

1) Ges. v. 10. April 1825. 2) Cass. 1. Sept. 1813. 3) H. G. B. 245. 4) Ges. v. 22. Aug. 1790.

unterscheiden, ob sie seinen Unterthanen oder Fremden angehören, und zwar in der Absicht, entweder die Communicationen mit seinen Feinden zu verhindern, oder die mit Embargo belegten Schiffe zu seinem Dienste zu verwenden. Oft hat das Embargo auf offener See Statt. Da diese Massregel ihrer Natur nach nichts Feindseliges hat, so darf sie folglich nicht mit derjenigen verwechselt werden, die ein Landesherr, bei einer Kriegserklärung ergreift, wenn er die Schiffe seines Feindes mit Embargo oder mit Sequestration belegt, was eine Art Wegnahme (Prise) wäre, wovon in № 642 und 683 die Rede sein soll.

Der Capitain, dessen Schiff mit Embargo belegt ist, muss zu dessen Freilassung allen Fleiss anwenden [1]; sogar muss er trachten, die Zahlung der Schiffsmiethe während der Zeit innerhalb welcher es retinirt oder verwendet wurde, zu erhalten.

641. Die Interdiction der Reise ist das Verbot, das eine Regierung gegen ihre Unterthanen ergehen lässt, nach gewissen Häfen zu segeln, oder die Weigerung in seinen Häfen fremde Schiffe aufzunehmen. Die Kriegs-Erklärung oder der Kriegszustand zwischen Nationen, die Pest oder andere ansteckende Krankheiten, eine Revolte gegen die legitime Regierung, geben ebenfalls Anlass zu einer Interdiction des Handels; denn die Schiffe jeder der kriegführenden Nationen sind entweder der feindlichen Wegnahme, oder ansteckenden Krankheiten, oder der Willkühr der Aufrührer, oder auch der Gefahr ausgesetzt, ihre Nation zu compromittiren, wenn sie die widerrechtliche Gewalt anerkennen. Feindseligkeiten, die vor einer feierlichen Kriegserklärung begonnen wurden, hätten gleiche Wirkung. In die nämliche Classe lassen sich auch die Repressalien bringen, die ein Landesherr seinen Unterthanen gegen diejenigen eines andern Landesherrn zu nehmen erlaubt; besonders wenn diese Repressalien allgemein sind, wo sie dann einem wahren Kriegszustande gleichkommen.

Zur Interdiction des Handels gehören also nicht die Gefahren, die nicht von einem Kriege herrühren, in den die Nation, welcher der Schiffsrheder angehört, verwickelt wäre, obgleich dabei neutrale Visitationen oder aussergewöhnlichen Formalitäten ausgesetzt sein können und Wegnahme oder ungerechte Anhaltung in den Häfen zu befürchten wären.

Ist der Capitain bei eingetretener Interdiction des Handels noch am Abgangsorte und weder sein Rheder noch dessen Bevollmächtigter anwesend, so muss er die Reise einstellen (*rompre le voyage*) d. h.

---

1) H. G. B. 388.

nicht absegeln. Wäre der Rheder oder dessen Bevollmächtigter zugegen, und es würde ihm befohlen, unter Segel zu gehen, so könnte er sich dem strengen Rechte nach dazu weigern, weil er, als er sich engagirte, nicht darunter verstanden hat, sein Leben oder seine Freiheit Gefahren auszusetzen, die nicht vorgesehen werden konnten; die competente Behörde würde aber die Umstände und die Gründe der Weigerung würdigen.

Tritt die Interdiction während der Reise ein, so ist Folgendes zu merken: ist der Bestimmungshafen blockirt, so ist der Capitain nicht verbunden, sich dahin zu begeben, weil nach dem gemeinen Rechte Europas jedes Schiff, das für einen blockirten Hafen expedirt wird, von der Nation genommen werden kann, das die Blockade erklärt hat; er muss dann, wenn er keine entgegengesetzten Instructionen erhalten, in einen benachbarten Hafen der nämlichen Macht segeln, wo er einlaufen darf [1]). Daraus folgt natürlicher Weise, dass, wenn durch eine wirkliche, oder eine nach den Kriegsrechten erklärte Blockade, der Handel mit dem ganzen Territorium dieser Nation untersagt wäre, der Capitain zurückkehren müsste.

642. Das Schiff kann vom Feinde angegriffen werden in der Absicht, es zu plündern oder sich dessen zu bemächtigen und die Mannschaft kriegsgefangen zu machen. Wie gross auch der Muth des Capitains sein mag, um auf eine würdige Weise dem ihm geschenkten Zutrauen zu entsprechen, so wäre es in moralischer Hinsicht tadelnswerth, wenn er, statt sich dem Feinde zu ergeben, Schiff und Mannschaft dem Untergang aussetzen wollte. Wenn er sich aber durch Stranden ans Land retten kann, und das Schiff in Brand steckte, damit es nicht in Feindes Gewalt käme, so würde er keinen Tadel verdienen. Nach den Umständen allein lässt sich beurtheilen, ob ein solches Mittel der Uebergabe an den Feind vorzuziehen ist, in der Hoffnung das Schiff wieder loszukaufen, oder, was noch ungewisser ist, von einem andern Schiffe seiner Nation wieder genommen zu werden, was man Wiedernehmung, *(recous, recousse)* nennt.

Wird das Schiff aufgebracht, so ist der Capitain als Mandatar des Rheders und der Verlader verpflichtet, in ihrem Interesse Alles zu thun, was sie selbst thun würden. Er muss daher Alles aufbieten, um die Restitution der Prise zu erhalten. Wenn die im Auslande angewandten Mittel die Befreiung der genommenen Sachen auswirkten, so dürfte sie nicht immer mit Gewissenhaftigkeit und Strenge geprüft werden, wie dies der Fall wäre, wenn dergleichen Mittel zur Würderung von Thatsachen, die in Frankreich vorfielen [2]), angewandt

---

1) H. G. B. 279. 2) Abw. Urth. 2. Aug. 1827.

würden. In solchen Umständen lassen sich keine bestimmten Regeln angeben. Da der Capitain salarirt ist, so ist dies hinreichend, um ihn für alle, sogar für leichte Versehen verantwortlich zu machen [1]), er muss folglich Alles thun, was zweckdienlich und nützlich ist.

Kann der Capitain vernünftiger Weise nicht erlangen, dass die Prise freigegeben wird, so kann er zur Loskaufung (*rachat*) schreiten [2]). Dies geschieht baar oder in Wechseln, die der Capitain auf seinen Committenten zu Gunsten des Captors zieht. Gewöhnlich wird ein Act in duplo abgefasst, der die Bedingungen enthält, und in gewissen Fällen eine Art Schutzbrief gegen andere Captoren der nämlichen Macht wird. Dieser Act wird Rancionirungspass (*billet de rançon*) genannt. Ziemlich häufig geschieht es auch, dass einer der Schiffsoffiziere zur Sicherheit der Zahlung als Geissel gegeben wird.

643. Der Capitain darf, von welcher Art die Gefahr während der Reise auch sein mag (Schiffbruch, Strandung, Scheiterung etc.), das Schiff abandonniren, ohne das Gutachten der Offiziere und der Vornehmsten der Schiffsmannschaft eingeholt zu haben [3]), und wenn er es abandonnirt, so muss er zuletzt das Schiff verlassen, nachdem er Alles gethan, was Klugheit und Muth zur Rettung der Mannschaft und der Ladung gebieten. Er muss wo möglich das Geld, und was er nur kann an werthvollsten Waaren, so wie die Schiffspapiere retten, bei Strafe persönlicher Verantwortlichkeit. Gehen aber nachher die von ihm auf solche Weise geretteten Gegenstände durch Seeunfälle verloren, so ist der Capitain dafür nicht verantwortlich.

Unter solchen Umständen ist er gehalten, binnen vier und zwanzig Stunden seiner Ankunft, wie № 639 gesagt wurde, seine Verklarung zu machen, und auf die Bergung der Schiffstrümmer und der Ladung (*sauvetage*) bedacht zu sein [4]). Die Localbehörden müssen zu dieser Bergung beitragen, und sogar in Ermangelung des Capitains von Amtswegen dazu schreiten [5]). In verschiedenen Häfen hat sogar die Regierung Etablissements zur Bergung gegründet, deren Verordnungen die Capitaine und das unter ihnen stehende Schiffsvolk nachkommen müssen [6]).

Der Capitain kann zur Zahlung des Berglohns Gelder aufnehmen und dagegen die geretteten Effecten und Trümmer mit um so mehr Grund in Versatz geben, da dieser Lohn privilegirt ist [7]); er wird

---

1) C. G. B. 1992, H. G. B. 221. 2) H. G. B. 395. 3) H. G. B. 241. 4) H. G. B. 242, 381. 5) Verord. v. 10. Jan. 1770, Ges. v. 13. Aug. 1791, Verord. v. 17. thermidor VI, 7. Mai 1802 (17. floréal IX) und andere in № 597 angeführte Gesetze. 6) Ges. v. 16. Sept. 1807. 7) C. G. B. 2102.

durch die Behörde, welche der Bergung vorgestanden, taxirt, und falls Streitigkeiten darüber entstehen, taxirt sie das Handelsgericht des Ortes.

644. Wenn in Folge von Seeunfällen das Schiff nicht mehr seehaltend ist, um seiner Bestimmung nachkommen zu können, was man Seeuntüchtigkeit (*innavigabilité*) nennt [1]), so kann der Capitain von dem in № 606 erwähnten Recht Gebrauch machen; und muss allen Fleiss anwenden, um sich ein anderes Schiff zu verschaffen [2]).

Kann das Schiff reparirt werden, und ist der Capitain genöthigt, dazu Gelder aufzunehmen, so muss er nach № 631 verfahren. Kann er darauf kein Geld auf Bodmerei aufnehmen, so kann er bis zum Belauf der nothwendigen Bedürfnisse, die er vorläufig durch Berathschlagung der Vornehmsten der Equipage constatiren lässt, Schiffszubehör und sogar Waaren verkaufen oder verpfänden; ihr Werth wird dann den Eigenthümern nach dem Course gleicher Beschaffenheit und Qualität bei seiner Ankunft im Löschplatze bezahlt. Auf gleiche Weise muss er bei allen übrigen dringenden Bedürfnissen des Schiffes verfahren; er kann sogar, falls der Schiffsproviant ausgegangen, und nachdem er den Rath der Vornehmsten des Schiffsvolkes vernommen, diejenigen, welche für ihren eigenen Bedarf Lebensmittel bei sich haben, zwingen, dass sie dieselben zum gemeinschaftlichen Gebrauch hergeben [3]). In diesem Fall würde ihr Preis durch Sachverständige, oder durch das Handelsgericht bestimmt.

645. Fällt während der Reise auf dem Schiffe ein Geburts- oder Sterbefall vor, so muss der Capitain die Acte darüber entwerfen, und sie der Musterrolle hintenanfügen, damit bei Ankunft des Schiffes der Classen-Commissair, dem diese Rolle übergeben wird, falls es eine Geburt betrifft, eine Ausfertigung davon dem Beamten des Civilstandes im Domicil des Vaters des Kindes, oder der Mutter, wenn er unbekannt ist, übersende; und betrifft es einen Sterbefall, so muss dies an das Domicil des Verstorbenen geschehen [4]).

Er muss auch, wenn er in einen französischen Hafen einläuft, bevor er an den Ort der Abtakelung zurückkehrt, zwei authentische Ausfertigungen dieser Acte bei dem Classen-Commissair deponiren, und segelt er in einen fremden Hafen, so muss die Ausfertigung dem französischen Consul übergeben werden, damit beide ein Exemplar davon dem Marineminister zusenden, der seinerseits Abschrift den Beamten des Civilstandes zukommen lässt. In allen diesen Fällen wird die Copie sogleich in die Register eingetragen.

---

1) H. G. B. 390. 2) H. G. B. 391. 3) H. G. B. 249. 4) C. G. B. 59, 60, 61, 86, 87.

Der Capitain sorgt übrigens für die Erhaltung des Nachlasses und dessen Uebergabe an die competente Behörde [1].

Will ein Matrose oder ein Passagier sein Testament machen, und es befindet sich auf dem Schiffe ein Schiffs-Schreiber, so nimmt dieser mit Zuziehung des Capitains dessen letzten Willen auf [2]. Ist kein Schreiber auf dem Schiffe, was gewöhnlich bei der Küstenfahrt der Fall ist, so nimmt der Capitain, mit Zuziehung des ihm im Dienste zunächst stehenden Beamten, den letzten Willen auf.

Das Testament wird in Gegenwart zweier männlicher und grossjähriger Zeugen gemacht, wovon wenigstens einer schreiben können muss. Es muss ein doppeltes Original darüber verfasst werden, und derjenige, der es abfasst, muss dieser doppelten Ausfertigung erwähnen. Jedes Original muss vom Testator und wenigstens von einem der Zeugen unterzeichnet sein; kann dies nicht sein, so muss die Ursache, die sie zu unterzeichnen hinderte, angegeben werden [3].

Das Testament einer der hier oben bezeichneten Personen, welche dasjenige der andern aufnimmt, wird unmittelbar von demjenigen aufgenommen, der in der Dienstordnung den nächsten Rang hat; im Uebrigen hat man sich nach den so eben angegebenen Verfügungen zu richten [4].

Wenn das Schiff vor seiner Rückkehr nach Frankreich in einen fremden Hafen einläuft, wo sich ein französischer Consul befindet, so muss das eine besagter Originale, verschlossen und versiegelt, in die Hände dieses Consuls deponirt werden, damit dieser es an den Marine-Minister gelangen lässt, der es dann in der Canzlei des Friedensgerichts, wo der Testator seinen Wohnsitz hat, hinterlegen lässt [5].

Ist das Schiff in einen Hafen in Frankreich zurückgekehrt, so müssen die beiden geschlossenen und versiegelten Originale, oder wenn eins deponirt worden, das übriggebliebene, dem Classen-Commissair übergeben werden, der sie dann unverzüglich dem Marine-Minister zusendet [6]; ausserdem muss der Capitain von diesen verschiedenen Uebergaben in den angeführten Fällen am Rande der Musterrolle neben dem Namen des Testators Meldung machen [7].

646. Manchmal stellen die Rheder Jemanden speciell an, mit dem Auftrag, über die Erhaltung der von ihnen selbst verladenen Waaren zu wachen, deren Verkauf zu besorgen und andere dagegen

---

1) Verord. v. 23. Aug. 1793, u. 17. Juli 1816. 2) C. G. B. 988, 995. 3) C. G. B. 980, 990, 998. 4) C. G. B. 989. 5) C. G. B. 991. 6) C. G. B. 992. 7) C. G. B. 993.

einzukaufen, die als Retouren bestimmt sind, und die Fracht in Empfang zu nehmen. In diesem Fall vermindert sich die Vollmacht und die Verantwortlichkeit des Capitains im Verhältniss der Rechte, welche Convention oder Gebrauch diesem Angestellten, den man Supercargo, Cargadeur, (*subrécargue*) nennt, verleihen. Da er von den Rhedern gewählt ist, so macht er sie eben so verbindlich, wie ein Commis seinen Prinzipal, und der Capitain haftet nicht dafür. Welche Qualität aber auch dieser Cargadeur haben mag, so darf er sich nicht in die Führung des Schiffes mischen, und wollte er dem Capitain befehlen, so wäre dieser nicht verbunden, diesem Befehle nachzukommen, selbst wenn der Cargadeur von den Rhedern dazu ermächtigt worden wäre.

Dritter Abschnitt.

Rechte und Pflichten des Capitains nach der Ankunft.

647. Der Capitain, der in einen Hafen einläuft, muss sich sowohl nach den allgemeinen als Local-Verordnungen wie er anzulegen hat, richten, als auch den polizeilichen und Sicherheitmassregeln zu Verhütung von Zusammenstossen, Feuersbrunst oder andern Unglücksfällen nachkommen [1]).

648. Der Capitain muss binnen vier und zwanzig Stunden nach seiner Ankunft, sein Journal visiren lassen und seinen Rapport abstatten, Verklarung machen [2]), Seeprotest einlegen, was man auch in gewissen Ländern Consulat nennt. Bevor er diese Verpflichtung nicht erfüllt hat, kann er, bei Strafe der Einsperrung, keine Waaren ausladen, wenn nicht dringende Gefahr vorhanden ist [3]), die Empfänger der Waaren könnten ihn zwar von dieser Strafe befreien, was aber die Administration der Douane nicht verhindern würde, auf den Beschlag und die Geldbusse anzutragen, die wegen einer ohne Rapport vorgenommenen Löschung und ohne die Erfüllung der vorgeschriebenen Formalitäten verhängt ist.

---

1) Die allgemeinste Verordnung befindet sich in der Ord. vom Aug. 1681. Der Unterschied der Zeit und Orte konnte vielleicht in gewissen Theilen Frankreichs andere veranlassen, die der Gebrauch erst kennbar macht. So hat eine Verordnung vom 11. Jan. 1805 (22. nivose XIII) Massregeln vorgeschrieben, die sich auf die Landung von Fremden während des Krieges beziehen, welche Verfügung wahrscheinlich wieder in Kraft gesetzt würde, wenn sich die nämlichen Umstände erneuerten. *Pardessus.*

2) H. G. B. 242. 3) H. G. B. 248. Ges. v. 10. April 1825.

Der Rapport des Capitains muss enthalten [1]: Ort und Zeit der Ausreise welcher Nation das Schiff, die Equipage und die Ladung angehört; die Route, die er auf seiner Fahrt genommen; die Gefahren, die er bestanden hat; die auf dem Schiffe vorgefallenen Unordnungen; die aussergewöhnlichen Unfälle, denen er ausgesetzt gewesen, und endlich alle merkwürdigen Umstände der Reise.

Dieser Rapport wird in Frankreich in der Handels-Gerichtskanzlei an den Präsidenten erstattet, und ist keins am Orte, an den Friedensrichter des Cantons, der ihn unverzüglich an den Präsidenten des zunächst gelegenen Handelsgerichts einzusenden hat, damit er da in der Gerichtsschreiberei deponirt werde [2]. Landet der Capitain in einem fremden Hafen, so muss der Rapport an den französischen Consul erstattet werden, und ist da keiner, so muss dies an die Ortsbehörde geschehen, diese fertigt dem Capitain ein Attest aus, das die Zeit der Ankunft und der Abfahrt, so wie das Verzeichniss und die Art der Ladung bezeugt [3]. Diese Verpflichtung ist von gleicher Art, wie diejenige, welche die Besichtigung des Schiffes vor der Abreise betrifft, folglich sind ihr Fremde ebenfalls unterworfen, wenn sie in einem französischen Hafen einlaufen [4].

Der Capitain muss, indem er diesen Bericht macht, alle Effecten, Kleider u. s. w., die den auf der Reise verstorbenen Seeleuten und Passagieren gehören (S. № 645), oder den Erlös, den er dafür erhalten, deponiren, und sich deshalb nach der Verordnung richten, die über diese Materie erlassen wurde [5].

649. Der Rapport muss ausserdem bescheinigt sein. Dies geschieht durch das Verhör, welches der Richter, der ihn empfängt, collective oder einzeln mit der Schiffsmannschaft anstellt, nachdem sie beeidigt wurde; auch verificirt er das Journal, worin jedesmal die im Rapport erwähnten Thatsachen constatirt sein müssen [6]. Im Allgemeinen kann dieser Rapport von keiner andern Behörde, als von derjenigen, die ihn empfangen, verificirt werden, oder die Umstände müssten eine andere Verfahrungsweise gebieten; dies wäre der Fall, wenn sich die Mannschaft nach erlittenem Schiffbruch zerstreut hätte.

Dieser Rapport hat nichts mit dem Manifest, Ladungsmanifest (*manifeste*), gemein, worunter man das Verzeichniss der Ladung versteht, mit Ausnahme dessen, was nach Gesetzen, Verordnungen oder Gebrauch als Mundvorrath betrachtet wird [7]. Es hat auch nichts mit den Papieren gemein, die den Douane-Beamten in den

---

1) H. G. B. 242. 2) H. G. B. 243. 3) H. G. B. 244. 4) Cass. 1. Sept. 1813. 5) Verord. v. 23. Aug. 1739. 6) H. G. B. 246, 247. 7) Abw. Urth. 10. Dec. 1821.

vorgeschriebenen Formen, Fristen und bei Vermeidung der gesetzlich verhängten Strafen [1]), vorgewiesen werden müssen.

Dem gehörig bescheinigten Rapport wird zu Gunsten des Capitains vor Gericht Glauben beigemessen, so lange nicht ein Gegenbeweis vorhanden [2]) ist. Dennoch kann Jeder der Betheiligten zugelassen werden ihn zu contestiren, ohne genöthigt zu sein, eine Fälschungsklage anzustellen; es ist nur eine gerichtliche Untersuchung, eine Vereinigung von Zeugnissen, die durch entgegengesetzte Zeugnisse bestritten werden können. Einem nicht bescheinigten Rapport würde im Gegentheil vor Gericht kein Glauben zu Gunsten des Capitains [3]) beigemessen, er könnte aber gegen ihn angewendet werden. Ebenso verhält es sich, wenn er seinen Bericht nachträglich ergänzen oder Einiges hinzufügen würde.

650. Ist der Hafen, wo die Löschung geschieht, ein fremder Hafen, oder in einer französischen Colonie gelegen, so ist der Capitain ausserdem, was ihm hier oben vorgeschrieben ist, noch gehalten, vor seiner Abfahrt nach Frankreich, seinen Schiffseignern oder ihren Vollmachthabern eine von ihm unterzeichnete Rechnung zu übersenden, welche ein Verzeichniss seiner Ladung, den Preis der von ihm eingeladenen Waaren, ein von ihm aufgenommenen Gelder, so wie die Namen und Wohnorte der Darleiher enthält, damit sie ihre Verfügungen treffen können [4]). Dadurch soll dem Unterschleif vorgebeugt werden, der unterwegs durch Substitution von Waaren, Antedatiren von Bodmerei-Verträgen etc. getrieben werden kann. Der Capitain muss sich ausserdem noch wegen der Erfüllung der vor der Abreise erforderlichen Formalitäten, wie sie in № 629 u. f. angegeben wurden, nach den Local-Verordnungen richten.

Vierter Abschnitt.

Gegenseitige Verpflichtungen der Capitaine mehrer beisammen liegenden Schiffe.

651. Die Umstände, welche mehrere Schiffe im nämlichen Hafen oder in der nämlichen Stationirung vereinigen, die Vorschriften des Naturrechts, nach welchen die Mannschaft dieser Schiffe pflichtgemäss sich gegenseitig beistehen muss; die Befugniss, in dieser Beziehung Uebereinkünfte zu treffen, welche diesen natürlichen Verpflichtungen eine bürgerliche Sanction geben, begründen zwischen den verschiedenen Capitainen Verhältnisse, die zu kennen nöthig sind.

---

1) Ges. v. 22. Aug. 1791, 24. März 1794 (4. germinal II). 2) H. G. B. 247. 3) Abw. Urth. 22. April 1823. 4) H. G. B. 235.

Es ist nicht möglich, alle Fälle vorauszusehen, welche die Umstände herbeiführen können; daher sollen nur diejenigen angeführt werden, welche sich am häufigsten zutragen, um in deren Betreff Grundsätze aufzustellen, die der Analogie nach dienen können, um in jeder andern Lage zu entscheiden.

Die nachfolgenden §§. sollen demnach handeln: 1. Vom Zusammenstossen der Schiffe. 2. Von den Leistungen, zu welchen die Equipage eines Schiffes zur Rettung eines andern gehalten werden kann, und 3. Von der Admiralschaft.

§. 1.

Vom Zusammenstossen der Schiffe.

652. Der Capitain muss aufs sorgfältigste vermeiden, dass sein Schiff an ein anderes stosse, was man in der Handelsmarine Zusammenstossen, An- und Uebersegeln (*abordage*) nennt.

Dieses kann sich durch höhere Gewalt ereignen [1]. So können zwei Schiffe auf offener See mit ausgespannten Segeln durch Wind oder Wellen gegen einander geworfen werden; der nämliche Zufall kann sich ereignen während beide Schiffe mit Tauen an Pfählen befestigt sind oder vor Anker liegen, und da Niemand für solche Ereignisse einstehen kann, so muss jedes den Schaden, den es erlitten, tragen.

Jeder Capitain ist auch berechtigt, den Beweis gegen den andern zu führen, dass es nur an diesem lag, den Zufall zu vermeiden, oder dass er die Ursache davon und nicht bloss passives Werkzeug war. Da dann die Präsumtion von höherer Gewalt aufhört, so ist derjenige, welcher culpos ist, für den verursachten Schaden verantwortlich [2]. Die Gerichte haben sich in ihrer Entscheidung nach der Thatsache und der Natur des Ereignisses zu richten.

Ist es gewiss, dass das Zusammenstossen nicht Folge einer höhern Gewalt war, so wird noch unterschieden, ob Beweise oder Präsumtionen den Autor des Zufalls kennbar machen, oder ob es unmöglich ist, ihn zu entdecken.

Wird erwiesen, dass das Zusammenstossen durch Verschulden des Capitains eines gewissen Schiffes entstanden ist, oder wird erkannt, dass keine andere, als diese Ursache es veranlasst hat, so muss dieser, oder sein Rheder (s. № 629), der für seine Handlungen haftet, den Schaden bezahlen, den er den andern Schiffen oder deren Ladung verursacht hat [3]. Ist das Versehen von beiden Seiten begangen worden, so trägt jeder Theil seinen Verlust. Kann aber der Autor

1) H. G. B 407. 2) C. G. B. 1382. 3) H. G. B. 407.

nicht ausgemittelt werden, so wird der erlittene Schaden nach Qualität jedes Schiffes und der daran beschädigten Theile abgeschätzt, und der totale Schaden in gleichen Theilen und nicht im Verhältniss des Werths des Rumpfes und der Ladung jedes Schiffes, getragen.

In Betreff des Schadens, den die Ladung durch das Zusammenstossen erlitten, werden nicht die nämlichen Grundsätze befolgt; hier wird der gewöhnliche Unterschied über die Verantwortlichkeit beobachtet; es muss erwiesen werden, dass der Capitain ein Versehen begangen hat. Kann dieser Beweis nicht geführt werden, so verhält es sich wie mit jedem andern Zufall, wo derjenige, der nicht auf eine gerechte Weise Andern den Schaden, den seine Sache erleidet, beimessen kann, den Verlust davon trägt.

653. Aus dem Gesagten ergibt sich, dass es drei Arten des Zusammenstossens gibt: 1. dasjenige, das man Zusammenstossen durch höhere Gewalt (*abordage par force majeure*) nennen kann; 2. dasjenige, dessen Ursache nicht auszumitteln, obgleich es muthmasslicher Weise durch Jemandes Verschulden entstanden ist, was man zufälliges Zusammenstossen nennt (*abordage fortuit*). 3. Dasjenige, welches durch den Fehler seines bekannten Autors entstanden ist, was man culposes Zusammenstossen (*abordage quasi-délit*) nennen könnte. Diese Ordnung in der Definition ist auch diejenige, welche befolgt werden muss, um nach Präsumtionen zu entscheiden. Das Zusammenstossen wird vermuthet, als sei es durch höhere Gewalt verursacht worden; wer aber dadurch Schaden gelitten hat, und ihn nicht allein tragen will, kann beweisen, dass der Zufall eine andere Ursache hat. Ist dies erwiesen, so wird angenommen, dass das Zusammenstossen ein zufälliges ist, und dann muss derjenige, der den Schaden zur Hälfte nicht tragen will, den Beweis des Quasi-Delicts oder des Delicts, dessen er seinen Gegner beschuldigt, führen, damit er gezwungen werde, die Folgen des Unfalls zu tragen und allein wieder gut zu machen.

Der Gebrauch hat gewisse Vorschriften eingeführt, nach welchen sich in zweifelhaften Fällen bestimmen lässt, ob das Zusammenstossen als zufällig angenommen, oder einem der Capitaine zugeschrieben werden kann. 1. Wenn zwei Schiffe in den nämlichen Hafen einlaufen wollen, so muss dasjenige, das weiter davon entfernt ist, abwarten, bis das ihm vorausgehende im Hafen eingelaufen ist, und stossen sie zusammen, so wird der Schaden dem zuletztgekommenen zugeschrieben, wenn er nicht beweiset, dass von seiner Seite kein Versehen begangen wurde. 2. Beim Zusammentreffen zweier Schiffe muss das kleinere dem grössern weichen. 3. Das aus einem Hafen segelnde Schiff muss dem einlaufenden ausweichen. 4. Dasjenige,

welches dem auslaufenden nachfolgt, wird angesehen, als habe es das ihm vorangegangene angesegelt. 5. Die Präsumtion ist gegen das Schiff, das während der Nacht unter Segel geht und nicht den Tag zuvor aus dem Hafen legt. 6. Das Schiff, das mit vollen Segeln fährt, wird angesehen, als habe es durch Verschulden seines Capitains dasjenige angesegelt, welches, da es beigelegt oder vor Anker lag, nicht ausweichen kann, sogar wenn der Equipage dieses Schiffes zugerufen wurde, den Anker zu lichten und es auf die Seite zu schaffen, sie aber aus Mangel an Zeit, aus Furcht vor einer grössern Gefahr, oder aus irgend einem andern legitimen Grunde dem Zuruf nicht entsprechen konnte. 7. Wenn das Schiff im Hafen schlecht hin gelegt ist, oder die vorgeschriebene Distanz nicht beobachtet wird. 8. Wenn das Schiff, welches an einem Orte festgemacht ist, der zu diesem Zwecke nicht dienlich ist, oder wenn es schlecht festgemacht ist, oder wenn dessen Taue nicht hinreichend sind, oder wenn es ohne Wächter gelassen wurde. 9. Ebenso verhält es sich mit demjenigen Schiffe, das keine Ankerbojen hat, die als Zeichen dienen, um die Stelle des Ankers kennbar zu machen.

654. Jede Klage auf Ersatz wegen des durch Zusammenstossen erlittenen Schadens, dessen Autor gekannt und culpos ist, oder auf Contribution wegen eines zufälligen Zusammenstossens, ist erloschen, wenn das Ereigniss sich an einem Orte zugetragen hat, wo der Capitain die Sache gerichtlich anbringen konnte, aber vier und zwanzig Stunden verstreichen liess, ohne eine Reclame einzuleiten, oder wenn auf diese Reclame nicht binnen Monatsfrist, von ihrem Datum an gerechnet, eine gerichtliche Klage erfolgt ist [1]. Daraus ersieht man, dass, wenn zwei Schiffe auf der See ansegeln würden, die vier und zwanzigstündige Frist nur vom Augenblick der Ankunft des Schiffes läuft, über das sich der Capitain beklagt.

Die Gründe, warum keine längere Frist gestattet werden kann, sind leicht einzusehen. Die Unfälle zur See sind so häufig, und folgen oft so rasch auf einander, dass es geschehen kann, dass ein Schiff, nachdem es von einem andern angesegelt wurde, in einem ziemlich kurzen Zwischenraum andere Havarien erlitte, deren Ursache der Capitain verheimlichen würde, um sie als directe Folge oder Wirkung des Ansegelns geltend zu machen.

Uebrigens müssten die Vorschriften über die Verjährung und die Ursachen, die sie suspendiren oder unterbrechen können, beobachtet werden.

---

1) H. G. B. 435, 436.

§. 2.

Verpflichtung andern Schiffen zu Hilfe zu kommen.

655. Wenn ein Capitain einem andern zur See begegnet, der an Proviant Mangel leidet, so muss er ihm von dem seinigen verkaufen, wenn er selbst über seinen Bedarf hat. Diese bloss natürliche Verpflichtung kann nicht Gegenstand positiver Gesetze sein; das Civilgesetz hat diese Vorschriften im gemeinschaftlichen Interesse ausgedehnt, und gebietet oft etwas zu thun, zu entbehren oder einen Schaden zu leiden, um dadurch Andern einen grössern Verlust oder ein grösseres Unglück zu verhüten. Allgemeine oder Local-Verordnungen legen oft den Capitainen im Interesse der übrigen Schiffe, die im Hafen angelegt haben oder da einlaufen, nicht nur Vorsichtsmassregeln auf, sondern auch Verpflichtungen. Diese Verordnungen, oder auch die Behörde, die mit der Hafenpolizei beauftragt ist, bestimmen in diesem Fall, ob die darauf verwendete Arbeit oder die Mühe bezahlt werden soll, und setzen Entschädigungen fest, welchen keine Uebereinkunft vorangehen kann.

Wenn also ein Schiff Gefahr läuft, durch ein anderes gestossen zu werden, oder sonst eine Beschädigung zu erleiden, und dieser Zufall nur durch Versetzung des andern Schiffes an einen andern Platz vermieden werden konnte, so muss der Capitain, der zum Ausweichen aufgefordert worden, dieser Aufforderung nachkommen, widrigenfalls er für die Folgen seiner Weigerung, sogar für diejenigen seines Verzugs haftet. Wenn unter solchen und andern ähnlichen Umständen ein Schiff zum Besten des Andern das erforderliche Manövre macht, aber dabei ohne Versehen seines Capitains oder der Mannschaft beschädigt wurde, so müsste das Schiff, dem man zu Hilfe kam, die Havarie, welche die Ladung erlitten, und die Reparatur der Beschädigung tragen, wenn nicht Local-Verordnungen sich dagegen opponiren, oder verordnen, dass der Verlust getheilt werde. Um so weniger sollte der Capitain den Verlust ersetzen, den er ohne Verschulden beim Manövriren dem Schiffe verursacht hätte, dessen Stoss er vermeiden wollte.

Geschähe es, dass ein Schiff durch die Gewalt des Windes, der Wellen oder einer Strömung gegen ein anderes Schiff getrieben würde, und kein anderes Rettungsmittel übrig bliebe, als die Taue dieses Schiffes zu kappen, oder ihm sonst einen Schaden zuzufügen, so könnte der Capitain, in Folge der nämlichen Grundsätze, weder für Reparaturen noch Schadenersatz verantwortlich gemacht werden, weil er sich unverschuldet dem Gesetze der Nothwendigkeit unterwerfen musste; der Billigkeit gemäss müsste der Schaden gemeinschaftlich getragen werden.

§. 3.

Admiralschaft.

656. Man nennt Admiralschaft (*conserve, voyage de conserve*) die Uebereinkunft, welche mehrere Schiffscapitaine unter sich schliessen, um während der Reise, oder von einem gewissen Punkte an bis zu einem andern, mit einander zu segeln und sich nöthigenfalls gegen feindliche Angriffe gemeinschaftlich zu vertheidigen [1]. Ein Capitain, dem von seinen Rhedern befohlen würde, unter Admiralschaft zu segeln, muss diesem Befehl nachkommen; er haftet nach № 639 für jede Uebertretung seiner Instructionen. Hat er keine erhalten, und er sieht die Nützlichkeit einer solchen Association ein, so ist er berechtigt, sie einzugehen, nachdem er vorher durch die Vornehmsten seiner Equipage deren Nothwendigkeit constatiren liess. Die daraus entstehenden Extraausgaben werden nach den Vorschriften des vierten Capitels im vierten Hauptstück getragen.

Das grösseste der Schiffe oder, wenn sie von gleicher Grösse sind, dasjenige, welches vom ältesten Capitain geführt wird, wird als Admiralschiff (*navire directeur*) bezeichnet und so genannt [2].

Diese Convention ist eine wahre Societät, in welcher die Stärke der Schiffe, die Hilfsleistung und der Muth jeder Equipage die gegenseitige Einlage ausmachen. Ein Capitain also, der im Fall eines Angriffs, oder wenn eines der associirten Schiffe in Gefahr wäre, seine Pflicht nicht erfüllte, würde zu Schadenersatz verurtheilt. Ein Gleiches wäre der Fall mit demjenigen, der ohne rechtmässigen Grund die Convoy abandonnirte, wenn durch seine Abwesenheit irgend ein Verlust entstanden wäre, der durch seine Gegenwart hätte verhütet werden können [3]. Uebrigens muss nach den Conventionen der Parteien, oder wenn nichts Specielles darüber abgeschlossen worden, nach den Umständen entschieden werden.

---

1) Diese Vereinigung zu gemeinschaftlicher Vertheidigung hat aufgehört, seitdem die Regierungen die Beschützung der Kauffahrteischiffe durch Convoyen übernommen hat. S. Näheres in *Meno Pöhls* Handelsrecht III. Band. §. 532. Weder die Ordonnanz von 1681, noch das Hand.-Gesetzbuch, erwähnen der Convoy. A. d. H.

2) Dieser Capitain selbst hiess Admiral.

3) In diesen Fällen würde man auf ihn den Art. 221 des H. G. B. anwenden, nach welchem er, selbst für geringe Versehen, verantwortlich ist, die er sich in der Ausübung seiner Dienstobliegenheiten zu Schulden kommen lässt. A. d. H.

Drittes Capitel.

Wirkung der Verbindlichkeiten, oder der Versehen des Capitains.

657. Der Capitain kann in den verschiedenen Umständen, die hier in Betracht gezogen wurden, so wie in allen ähnlichen, freiwillige Engagements eingehen, oder durch seine Handlungen Veranlassung zu Quasi-Contracten geben, oder zum Ersatz des durch Delicte oder Quasi-Delicte verursachten Schadens angehalten werden. Andererseits verschafft ihm die Vollziehung des empfangenen Mandats Rechte gegen seinen Committenten. Demnach lässt sich das Mandat des Capitains von zwei Gesichtspunkten in Betracht ziehen: 1. in Betreff der persönlichen Verbindlichkeiten des Capitains gegen den Rheder, und gegen Dritte; 2. in Bezug auf die Verbindlichkeiten des Rheders sowohl gegen den Capitain, als gegen diejenigen, mit welchen dieser contrahirt hat: dies soll in nachfolgenden zwei Abschnitten abgehandelt werden.

Erster Abschnitt.

Persönliche Verbindlichkeiten des Capitains.

658. Als ein vom Rheder salarirter Vorgesetzter ist der Capitain gegen diesen verbunden. Sein Amt erfordert aber ausserdem noch persönliche Verbindlichkeiten gegen die Ladungsinteressenten, obgleich er nur mit ihnen in seiner Qualität als Angestellter des Rheders zu thun hat. Hat dieser seine eigenen Waaren geladen, so bestehen diese nämlichen Verbindlichkeiten ausser denjenigen, die noch angegeben werden sollen.

Hier soll nur von der erstern Art dieser Engagements die Rede sein; und die übrigen sollen im dritten Capitel des vierten Hauptstücks angeführt werden.

Dadurch, dass der Capitain seine Dienste dem Rheder vermiethet, macht er sich nicht nur zur Verrichtung irgend einer Arbeit verbindlich, sondern er nimmt das Mandat an, ihn in Allem, was im Interesse der unternommenen Expedition nöthig ist, zu vertreten [1]. Er haftet demnach für alle, selbst leichte Versehen, die er sich in seinem Amte zu Schulden kommen lässt [2], sie mögen nun aus Mangel an Vorsicht oder Unwissenheit in seinem Fache, oder aus Unbekanntschaft mit den Verpflichtungen herrühren, welche die Gesetze, die Localverordnungen, oder die Handelsgebräuche ihm auferlegen.

---

1) C. G. B. 1992. 2) H. G. B. 221.

Nach allgemeiner Regel wird als ein Versehen angenommen, wenn er das, was er gethan, nicht thun sollte, oder wenn er nicht gethan hat, was er thun sollte, so lange er nämlich sich nicht wegen höherer Gewalt entschuldigen kann. Wegen der unendlichen Varietät der Umstände hält es schwer, ganz bestimmte Regeln über eine so delicate Materie zu geben. Den Gerichten steht es demnach zu, die Thatsachen und die Resultate des Rapports des Capitains und des Verhörs der Mannschaft gewissenhaft zu erwägen. Wollte man bloss muthmassen, dass der Capitain dadurch allein ein Versehen beging, dass er nicht positiv beweiset, das Ereigniss, wofür man ihn verantwortlich machen will, könne einer gewissen Thatsache oder Person zur Last gelegt werden, so hiesse dies die Strenge zu weit treiben, da dieser formelle Beweis oft unmöglich ist. Wollte man immer vermuthen, dass der Capitain keinen Fehler begangen, so lange der Beweis darüber nicht gegen ihn geführt ist, so wäre dies nicht minder ungerecht; daher steht es dem Richter zu, in solchen Verhältnissen das zu erwägen, worüber keine bestimmten gesetzlichen Vorschriften gegeben werden konnten.

Das Amt des Capitains gestattet ihm nicht, dass er bei jeder Gelegenheit den Rheder um Rath frage, noch dass er dazu verbunden sei; er begeht aber jedesmal ein Versehen, wenn ihn das Gesetz dazu verpflichtet, oder ihm die Mittel angibt zu suppliren, und er dieser Verpflichtung nicht nachkommt. Selbst im Fall, wo ihm diese Pflicht nicht gesetzlich auferlegt ist, muss er ihr nachkommen, wenn ein Interesse vorhanden ist, das demjenigen seines Committenten entgegenläuft.

Da er Gehalt empfängt, so würde er mit Einsperrung bestraft [1]), wenn er sich in seiner Amtsführung Unredlichkeiten zu Schulden kommen liesse, oder das Zutrauen missbrauchte, z. B. wenn er falsche Ausgaben, Schäden, etc. in seine Rechnung einbrächte, oder die wahren Ausgaben übersetze; wenn er etwas, das ihm anvertraut wurde, zurückbehielt oder irgend eine Einnahme verheimlichte, oder ohne constatirte Noth Gelder aufnähme oder Waaren verkaufte, etc. [2]).

Er muss daher von seiner Geschäftsführung Rechenschaft ablegen [3]) und es ist ihm nicht erlaubt, ohne ausdrückliche oder stillschweigende Einwilligung des Rheders, was es auch sei, als Gratification oder sonst etwas unter dem Namen Caplaken (*chapeau, étrennes*) von Personen anzunehmen, mit welchen er contrahirt hat. Jedoch wird man in № 708 ersehen, dass für letzteren Fall der Gebrauch leicht die Einwilligung des Rheders supplirt.

---

1) Ges. v. 10. April 1825. 2) H. G. B. 236, 348. 3) C. G. B. 1993.

Gibt er durch sein Versehen oder Delict zu einer gerichtlichen Verfolgung, zu Verfall von Rechten, oder anderen Verlusten Veranlassung, so muss er in Folge der nämlichen Grundsätze, ausser den darauf haftenden gesetzlichen Strafen [1]), die Betheiligten Parteien dafür entschädigen. Er könnte sich nicht damit entschuldigen, dass er die Localverordnung, die ihm irgend einen Zwang oder eine Erhebung von Gebühren auferlegte, umgehen wollte, er müsste denn die ausdrückliche oder präsumtive Ordre wegen des Gegenstandes der Verschiffung empfangen haben, was ihn jedoch nicht entschuldigen würde, wenn er dieser Thatsachen wegen von der Behörde oder der öffentlichen Verwaltung gerichtlich belangt würde.

659. Der Capitain ist aber zur Erfüllung seiner in dieser Eigenschaft und kraft seines Amtes gegen Dritte eingegangenen Verbindlichkeiten nicht persönlich verantwortlich, er müsste denn seine Vollmacht, seine Instructionen überschritten, oder auf jede andere Weise gefehlt haben, seinen Verpflichtungen nachzukommen, z. B. wenn er ein Delict oder Quasi-Delict begangen hätte, dann haftet er mehr wegen dieser Uebertretung, als wegen des Contracts.

Selbst dann, wenn er seine Vollmacht nicht überschritten hat, ist er auch noch direct verbunden, wenn er sich förmlich persönlich verbindlich machte, oder wenn diese Obligation aus der Beschaffenheit des von ihm unterzeichneten Actes hervorgeht, z. B. wenn er ein regelmässiges Anlehen macht, Wechsel zieht [2]).

Dennoch ist es, sogar in den Fällen, wo der Capitain nicht gegen Dritte verbindlich ist, gebräuchlich, gegen ihn die Klage anzubringen, nicht um ihn persönlich condemniren oder an ihn die Verurtheilung vollstrecken zu lassen, sondern um eine regelmässige und genaue Anerkennung der Obligation zu haben; denn der Rheder, den man vorladet, würde nicht verfehlen, den Capitain in die Klage zu ziehen, um entscheiden zu lassen, ob das angeführte Engagement wahrhaft ist; die Anbringung einer directen Klage gegen den Capitain geht dieser Art Einrede voraus.

Zweiter Abschnitt.

Verbindlichkeiten des Rheders gegen den Capitain und gegen Dritte, mit welchen dieser contrahirt hat.

660. Ausser dem Rechte, seine Gage zu fordern (s. folgendes Hauptstück), steht dem Capitain, wie jedem andern Mandatar, auch dasjenige zu, sich von seinem Committenten die für ihn gemachten

1) Ges. v. 10. April 1825. 2) C. G. B. 1997.

Vorschüsse erstatten zu lassen, und für die Folgen der von ihm persönlich eingegangenen Verbindlichkeiten garantirt zu sein [1]), nur muss er weder seine Vollmacht überschritten, noch ein Versehen begangen haben [2]). Dieses Recht steht ihm sogar selbst dann zu, wenn er seine Vollmacht überschritten hat, falls das, was er gethan, nöthig war, oder bei dem natürlichen Lauf der Dinge seinem Committenten nützlich sein musste. Dies folgt aus den Grundsätzen über die Geschäftsführung. Ihre Anwendung kann zur Entscheidung dienen, ob der Capitain das Schiff repariren lassen und in den in № 630 angegebenen Fällen Gelder aufnehmen kann, unter dem Vorgeben, dass er um die Anwesenheit des Rheders am Orte oder um diejenige seines Bevollmächtigten nicht gewusst, oder, wenn er, falls er dies nicht abläugnen kann, versäumt hat, sich ermächtigen zu lassen. Nach den nämlichen Grundsätzen würde auch entschieden, ob er statt auf Bodmerei zu entlehnen, pure entlehnen konnte, um sich die nöthigen Gelder zu verschaffen.

661. Dritte, die mit dem Capitain contrahirten, haben wegen alles dessen, was er während seiner Anstellung gemacht, eine Klage gegen seinen Rheder; sie müssen aber die legalen Vorsichtsmassregeln ergriffen haben. So haftet der Rheder nicht für die verladenen, aber nicht im Lade- und Löschbuch erwähnten Gegenstände, noch weniger für eine Vollmacht zur Geschäftsführung, die ein Ladungsinteressent dem Schiffer ertheilt hätte. Wer auf diese Weise mit dem Capitain contrahirte, hat nur Rechte gegen ihn. Wenn er manchmal gegen den Rheder auftreten kann, sei es, dass er beweiset, dieser habe vom Geschäft profitirt, oder dass er die Gelder inne behalten, die er dem Capitain schuldet, so geschieht dies in Folge anderer Rechtsgrundsätze, die bereits angeführt wurden.

Der Rheder haftet auch nicht für die Engagements, welche die Gesetze dem Capitain gänzlich untersagen, oder deren Contrahirung mit ihm nur nach Erfüllung gewisser Formalitäten gestattet ist. So kann der Capitain nach № 606 das Schiff nur dann verkaufen, wenn er dessen See-Untüchtigkeit constatiren liess. Ist dies nicht vorausgegangen, so könnte der Käufer seinen guten Glauben nicht einwenden, da eine solche Einwendung nicht Statt haben kann, wenn man nicht den Gesetzen nachkommt, die Jedermann kennen soll. Hat aber der Capitain die Behörde zur Erlangung der Ermächtigung hintergangen, so wird ein Dritter, gegen den man kein Einverständniss

1) C. G. B. 1999. 2) Ueber die Rechte und Verbindlichkeiten des Mandatars und die Bevollmächtigung des Angestellten, s. Lehrbuch des Handelsrechts № 558, 560, 561 u. 562.

erweisen kann, nach № 618 in Ordnung sein, selbst wenn durch Ereignisse von höherer Gewalt, durch Versehen oder Verbrechen des Capitains kein Vortheil daraus für den Rheder entstehen würde, vorbehältlich des Rechts, das dem Letztern zusteht, den Capitain bestrafen zu lassen [1]. Im sechsten Hauptstück soll angegeben werden, wie sich diese Grundsätze bei Darlehen auf Bodmerei anwenden lassen.

662. Was die Verbindlichkeiten betrifft, die das Gesetz dem Capitain nicht untersagt, und für welche es nur Vorsichtsmassregeln verlangt, die letztern persönlich betreffen, so haftet dafür der Rheder, und er kann nicht einwenden, dass sein Angestellter seine Instructionen überschritten oder sein Zutrauen gemissbraucht hat. So kann nach № 629 und 630 der Capitain das Schiffsvolk nicht annehmen, noch Schiffs-Reparaturen vornehmen lassen, ohne mit dem Rheder oder seinem Bevollmächtigten gemeinschaftlich zu Werke zu gehen, wenn sich diese im Aufenthalts-Orte befinden [2]; ebenso verhält es sich bei der Vermiethung eines Schiffes, wie noch gezeigt werden soll. Dritte, denen man nicht beweiset, dass sie um diese Anwesenheit wissen konnten, oder die darum gewusst haben, würden deshalb nicht weniger alle Rechte, die das Engagement erzeugt, gegen den Rheder haben, wenn er wirklich nicht anwesend war, jedoch bleibt der Capitain gegen Letztern verantwortlich.

663. Der Rheder haftet überdies civiliter für alle Folgen der Delicte oder Quasi-Delicte, die der Capitain in den Acten oder sonst in seiner Anstellung begangen hat. Er kann sich aber davon lossagen, wenn er Schiff und Fracht abandonnirt [3], und sind diese Sachen zu Grunde gegangen, so ist zu seiner Befreiung hinreichend, wenn er alle Ansprüche und Klagen, die auf dieses Schiff und die Fracht Bezug haben, abandonnirt. Daraus folgt, dass, wenn das Schiff assecurirt würde, der Rheder seine Rechte gegen die Versicherer abandonniren müsste, hätte er einige Theile der Fracht erhoben, so müsste er sie zurückgeben, und war er selbst Verlader, so müsste er für die Fracht, die durch Sachverständige bestimmt wird, Rechnung halten. Er kann diesen Abandon zu jeder Zeit und in jeder Lage der Sache machen; also dadurch, dass er einige Reclamanten befriedigt, dass er auf den Grund einer Klage hin sich vertheidigt hätte, indem er seinen Antheil contestirt; dadurch dass er eine Abschlagszahlung gemacht hat, könnte dennoch sein Anerbieten, zu abandonniren, zulässig sein.

Wenn die Rede von den See-Assecuranzen ist (s. fünftes Hauptstück), wird man ersehen, dass der Rheder, der sein Schiff versichern

---

1) Ges. v. 10. April 1825. 2) H. G. B. 223, 231. 3) H. G. B. 216.

liess, es in gewissen Fällen an die Versicherer abandonniren kann. Obgleich dieser Abandon das Eigenthum an diese Letztern überträgt und sie dem Rheder substituirt, so bleibt er dennoch für die Delicte oder Quasi-Delicte des Capitains verhaftet, vorbehältlich seines Regresses gegen die Versicherer, wenn die Clauseln der Polizei ihm dessen Ausübung gestatten.

Aber die Befugniss, sich gegen Dritte durch Abandon des Schiffes und der Fracht zu befreien, hat nur in dem Fall Statt, wo ihre Klage aus Thatsachen oder von Operationen herrührte, die den Capitain nicht berechtigen würden, vom Rheder Entschädigung zu fordern, denn Letzterer haftet nur civiliter, was bei demjenigen, für den er verantwortlich ist, ein Versehen oder ein Unrecht voraussetzt. Wenn also der Capitain, statt sich in diesem Falle zu befinden, alle ihm auferlegten Pflichten pünktlich erfüllt hätte, so wie er das Recht hat nach № 660 für seine Vorschüsse rimborsirt zu werden, so ist es billig, dass der Dritte, der mit ihm contrahirt hat, das nämliche Recht habe [1]). Hätte er in den in № 717 angegebenen Fällen der Schiffsbedürfnisse wegen Waaren verkauft, oder die Lebensmittel seiner Passagiere genommen (s. № 644), so würde der Verlust des Schiffes den Rheder von der Verbindlichkeit nicht befreien den Preis derselben zu zahlen [2]). Dadurch, dass man zu diesen Waaren griff, ist ein Verkauf bewerkstelligt worden, der vom Augenblick an, wo er Statt hatte, den Rheder zum Schuldner des Preises gemacht hat, der dann anderweit zu bestimmen ist, je nachdem das Schiff an seiner Bestimmung anlangt oder nicht; daraus muss geschlossen werden, dass dieser nämliche Rheder sich nicht der Zahlung dieser Engagements durch Abandon des Schiffes und der Fracht entziehen könnte [3]).

Eben so verhielte es sich mit den Anlehen, die der Capitain hätte machen müssen (s. № 631), falls er keine Waaren verkaufen oder verpfänden konnte, oder wenn von Gerichts wegen erkannt wird, dass er klug gehandelt habe, indem er diese Art als vortheilhafter vorzog, es sei denn, dass diese Anlehen, wenn sie auf Bodmerei gemacht worden, die hier angeführten Grundsätze durch die dem Bodmerei-Vertrag eigenthümlichen Vorschriften modifizirt werden.

Dieser Grundsatz ist auch noch anwendbar, wenn derjenige, welcher zur Garantie der Ranzionirung eines Schiffes als Geissel gegeben wurde, losgegeben werden soll; denn der Capitain, weit entfernt einen Fehler begangen zu haben, hat durch den Loskauf des Schiffes aufs Beste gehandelt.

---

1) C. G. B. 1375, 1999. 2) H. G. B. 298. 3) Cass. 16. Juli 1827.

Im Gegentheil, wenn ein Capitain irgend einen Schaden verursacht, z. B. durch Ansegeln, oder wenn er Waaren nicht übergibt, etc. so wäre der gerichtlich belangte und für seinen Angestellten verantwortliche Rheder durch Abandon des Schiffes und der Fracht befreit, selbst wenn diese Gegenstände durch irgend einen Zufall, und wäre es in Folge des Delicts oder Quasi-Delicts, das zur Verantwortlichkeit Anlass gibt, total untergegangen wären, oder wenn sogar das, was davon übrig bliebe, durch die Privilegien absorbirt würde; es müsste denn bewiesen werden, dass er von den Handlungen des Capitains profitirt hat, oder sein Mitschuldiger war. Daraus folgt um so mehr, dass, wenn ein Capitain für seine Rechnung auf dem Schiffe Contrebande eingeführt hätte, gegen dessen Rheder keine Verurtheilung erginge, wenn dieser bewiese, dass ihm diese Uebertretung fremd ist [1]).

664. Diese Vorschriften lassen sich jedoch in dem Punkte modifiziren, wo nämlich, was häufig geschieht, der Rheder den Capitain ausser der Führung des Schiffes auch bevollmächtigt hätte, seine Ladung zu verwalten, dann würde er für die von letzterm eingegangenen Verbindlichkeiten in diesem Betracht haften, ohne dass er sich durch den Abandon der versandten Waaren, oder derjenigen, die zum Ersatz gekauft worden wären, befreien könnte. Man kehrt dann zu den Grundsätzen über die Verbindlichkeiten zurück, die jeder Committent durch sein Commis contrahirt. [2])

Alles, was so eben gesagt wurde, ist auf die Handlungen oder Verbindlichkeiten desjenigen anwendbar, der dem Capitain substituirt worden wäre, und dies nicht nur in den Fällen, wo ein Offizier den kranken oder verstorbenen Capitain ersetzt, sondern auch noch wenn der Capitain Jemanden selbst ohne Nothwendigkeit an seinen Platz gestellt hat.

665. Da der Capitain kraft seines Amtes seine Equipage manchmal gemeinschaftlich mit dem Rheder bildet, so haftet er sogar für die Vergehen und Veruntreuungen des Schiffsvolks.

Ist aber das Schiff zur Caperei ausgerüstet, so ist er für die Vergehen und Veruntreuungen, die auf der See durch Uebertretung der Gesetze über die Caperei entweder vom Kriegsvolk, das sich auf dem Schiffe befindet, oder vom Schiffsvolke verübt werden, nur bis zum Betrag der Summe, wofür er Bürgschaft gestellt hat, verantwortlich; nur darf er nicht selbst Theilnehmer oder Mitschuldiger dabei sein, und freiwillig davon profitirt haben [3]). Die Bürgschaftsacte, welche im Classenbureau des Hafens, wo die Ausrüstung Statt

---

1) Abw. Urth. 4. Febr. 1813. 2) C. G. B. 1998. S. Lehrbuch des Handelsrechts № 561. 3) H. G. B. 217.

hat, deponirt und in demjenigen der Marine-Inspection des Hauptortes, dem dieses Bureau untergeordnet ist, einregistrirt wird, haftet allen Interessenten, worunter die Eigenthümer der ungerechter Weise aufgebrachten Waaren oder Schiffe begriffen sind, für alle sie betreffenden Schäden, Verluste, Plünderungen und Räubereien [1]. Die nämliche Acte haftet auch der Regierung für die Gebühren, welche in gewissen Fällen die Captoren, den Prisen-Verordnungen gemäss, entrichten müssen [2]. Besteht die Schiffsmannschaft (Garnison und Seeleute) unter hundert und funfzig Mann, so beträgt die Bürgschaft 37,000 Fr. und kann vom Rheder geleistet werden, dann ist es aber mehr eine Unterwerfung zur Zahlung, als eine wirkliche Bürgschaft. Wird sie aber von einem Dritten gegeben, so haftet dieser solidarisch und kann die Rechtswohlthat der Vorausklage nicht ansprechen. Ist das Schiff mit mehr als hundert und funfzig Mann bemannt, so beträgt die Bürgschaft 74,000 Fr. und muss nothwendiger Weise vom Rheder solidarisch mit dem Capitain und zweien nicht bei der Ausrüstung interessirten Personen geleistet werden.

666. In den vorhergegangenen Nummern war von der Verantwortlichkeit gegen Dritte die Rede, welcher der Rheder, wenn er zugleich Eigenthümer des Schiffes ist, unterworfen ist. In dem Fall, wo der Schiffseigner das Schiff blos vermiethet, oder dessen Benutzung aus irgend einem Rechtstitel concedirte wie z. B. als Unterpfand u. s. w., so dass der Capitain durch den Verfrachter oder Pfandbesitzer selbst gewählt, und als Folge davon die Equipage mit Einwilligung dieses letztern gebildet wurde, so könnten Dritte, die nicht mit diesem Verfrachter, oder mit dem Capitain in seinem Namen contrahirt hätten, gegen den Schiffseigner auftreten. Der einzige Unterschied zwischen diesen beiden Fällen ist folgender: hat der Schiffseigner den Capitain gewählt, so haftet er für seine Handlungen selbst gegen den Rheder, der, wie noch angegeben werden soll, nicht befugt war, dafür einen Andern zu substituiren; hat hingegen der Rheder die Wahl getroffen, so hat der Eigenthümer gegen ihn eine Klage auf Gewähr wegen der gerichtlichen Schritte, die gegen ihn wegen der Handlungen dieses Capitains eingeleitet wurden.

---

1) Abw. Urth. 18. nivose XIII. 2) Abw. Urth. 26. Aug. 1807.

Drittes Hauptstück.

Von den Seeleuten und den Engagements in Bezug auf ihre Dienstmiethe.

667. Der Dienst eines Schiffes wird unter der Direction des Capitains durch eine grosse Anzahl Personen, welchen verschiedene Qualificationen beigelegt werden, verrichtet.

Alle diese Personen und den Capitain selbst, als Locator seiner Dienste betrachtet, begreift man unter der collectiven Benennung Seeleute (*gens de mer*). Will man den Capitain davon unterscheiden, und setzt man ihn den ihm untergeordneten Personen entgegen, so nehmen diese letztern den Namen Schiffsvolk, Equipage (*gens de l'équipage, équipage*) an [1]. Dieser Unterschied ist in mancherlei Umständen wichtig.

Dieses Hauptstück zerfällt in drei Capitel, 1. in die Engagements der Seeleute im Allgemeinen; 2. in die besondern Vorschriften in Bezug auf das Schiffsvolk; 3. in die Verträge, welche die Seeleute mit Personen eingehen können, die ihnen Waaren zum Verkauf übergeben, um dagegen Retouren einzukaufen, was man Pacotille-Vertrag (*contract de pacotille*) nennt.

Erstes Capitel.

Von den Engagements der Seeleute im Allgemeinen.

668. Der Miethlohn der Seeleute (Hauer, Heuer, Gage) wird gewöhnlich in Geld bestimmt. Es geschieht auch, dass sie mit dem Rheder übereinkommen, den Ertrag der Unternehmung, oder des Transports von Personen oder Gegenständen, die eingeschifft werden, zu theilen. Diese besondere Art von Engagement muss getrennt in Betracht gezogen werden. Daher dieses Capitel in drei Abschnitte zerfällt; 1. in die Vorschriften, die allen Engagements der Seeleute gemeinschaftlich sind; 2. in diejenigen, welche die Engagements zu einem bestimmten Preise betreffen; 3. in die Engagements auf einen Antheil am Gewinn oder an der Fracht.

---

1) H. G. B. 272.

Erster Abschnitt.

Vorschriften, welche auf jede Art von Engagements der Seeleute gemeinschaftlich sind.

669. In № 625 ist angegeben worden, wie das Engagement des Capitains constatirt ist. Im nachfolgenden Capitel soll angegeben werden, was das Schiffsvolk besonders betrifft. Hier soll nur die Rede von dem sein, was beiden gemeinschaftlich ist.

Niemand kann für den Dienst eines Schiffes, unter welchem Titel und zu welcher Verrichtung es sein mag, engagirt werden, wenn er nicht nach den gesetzlich bestimmten Vorschriften bei der Marine eingeschrieben ist [1]). Jeder Seemann, der sich für den Dienst eines Schiffes engagirt, ist gehalten, sich an dem durch Uebereinkunft oder Gebrauch bestimmten Tage einschreiben zu lassen. Ist er anderswo als im Quartier, wo das Schiff ausgerüstet wird, engagirt worden, so wird ihm eine Entschädigung als Führung (*indemnité de conduite*) bewilligt [2]), die sich nach Verhältniss der Entfernung und seines Grades richtet, es sei denn, dass derjenige, der ihn engagirt hat, durch Uebereinkunft davon dispensirt wird.

Weigert sich der Seemann seinem Engagement nachzukommen, oder verspätigt er sich, so kann er als Deserteur belangt werden [3]). Der Classen-Commissär in Frankreich und die Consuln im Auslande sind mit der Aufsuchung dieser Deserteure beauftragt und haben über die Vollstreckung der sie betreffenden Gesetze zu wachen. Diese Beamten sind befugt, über die Ursachen, auf welche sich ein Seemann stützen würde, um sich vom Dienste loszusagen, administrative zu entscheiden [4]).

Im Allgemeinen hängt die Beurtheilung dieser Motive von den Personen und den Umständen ab. Manche Entschuldigung, die bei dem einen Manne, der in einem gewissen Grade steht, angenommen würde, wäre bei einem Andern eines andern Grades nicht geltend; auch könnte die physische Unmöglichkeit nicht immer ein Grund sein, um einer Schadloshaltung zu entgehen, wie dies der Fall mit einem Seemann wäre, der wegen übler Aufführung in Haft sitzt, und folglich ausser Stande wäre, sein Engagement zu erfüllen.

670. Die Begünstigungen, welche die Seeexpeditionen geniessen, haben den Gesetzgeber veranlasst, in ihrem Interesse vom

---

1) Ord. v. 31. Oct. 1784, Ges. v. 7. Jan. 1791, 25. Nov. 1795 (3. brumaire IV). 2) Verord. v. 26. März 1804 (5. germinal XII.). 3) Ord. v. 31. Oct. 1784. Ges. v. 22. Aug. 1790. 4) Ord. v. 31. Oct. 1784, Verord. v. 26. März 1804.

gemeinen Rechte abzugehen, so läuft z. B. die Frist, um gegen ein Urthel in Cassation einzukommen, während der ganzen Dauer der Reise fort [1]). Seeleute, die sich am Bord befinden oder in einer Schaluppe nach dem Schiffe zufahren, um sich an Bord zu begeben und abzusegeln, dürfen nicht wegen Civilschulden verhaftet werden, es müssten denn solche sein, die sie der bevorstehenden Reise wegen gemacht haben [2]). So könnte z. B. in Folge eines Urthels, der Personalarrest gegen den Capitain wegen Victualien, welche ihm oder dem Schiffsvolk in seinem Auftrag geliefert wurden, genommen werden. Hätte aber das Schiffsvolk, sogar schon bevor es der Rheder am Bord verköstigt [3]), Victualien gekauft, so würden diese nicht als eine Ausgabe zur projectirten Reise betrachtet. In den Fällen, wo eine Schuld dieser Art nicht Anlass zu gerichtlichen Schritten gegen den Rheder oder den Capitain gibt, würde sie nur zu einer gewöhnlichen Klage gegen die Schuldner Anlass geben.

In Folge dieser Begünstigung, selbst dann wenn die Schuld für die Reise contrahirt wurde, kann der Schuldner noch seine Freiheit erhalten, wenn er Bürgschaft leistet. Da aber diese Nachsicht nur für die Person und im Interesse der Schiffahrt existirt, so kann der Gläubiger, wer er auch sei, seine Rechte auf die Güter seines Schuldners, mit Ausnahme seiner Kleidungsstücke und des Reisegepäcks, einklagen, weil sonst diesem die Mittel zur Abreise indirect benommen würden [4]). Die Obligation des Bürgen ginge nicht dahin, dass er die Schuld nach den Ausdrücken des Engagements des Schuldners einlösen will; denn da Personalarrest genommen wird, so ist die Schuld natürlicher Weise exigibel, und muss der Bürge sogleich bezahlen, so wird die Befugniss, einen zu stellen, um auf freien Fuss gesetzt zu werden, illusorisch. Der Bürge macht sich daher nur, wie № 610 gesagt wurde, für das Schiff verbindlich, um den Schuldner nach beendigter Reise zu vertreten und zu zahlen, wenn er desertirt, oder wenn er bei Ablauf seines Engagements durch jede andere willkührliche Handlung nicht mehr zurück kehrt.

671. Weder der Capitain, noch das Schiffsvolk können für eigene Rechnung, ohne Erlaubniss des Rheders, etwas auf das Schiff verladen, unter welchem Vorwande und unter welcher Benennung es auch sei [5]); würden sie sich auch zur Zahlung der Fracht erbieten, so dürfte dies dennoch nicht geschehen, da der Rheder auf den ganzen und freien Schiffsraum rechnen konnte.

Dieses Verbot erstreckt sich aber nicht auf die ihnen angehörigen Kleidungsstücke, was man den Koffer (*coffre, portée des mari-*

1) Decret v. 2. Sept. 1793. 2) H. G. B. 231. 3) Dies nennt man „*établir la marmite à bord.*“ 4) Ger. Ord. 592. 5) H. G. B. 251.

niers) nennt. Gewöhnlich wird ihnen erlaubt, in ihrem Koffer so viel er fassen kann, ausser den Kleidungsstücken und andern zu ihrem Gebrauch nöthigen Sachen, auch Waaren mitzunehmen, welche Erlaubniss *port permis* genannt wird.

Wenn nicht eine besondere Uebereinkunft besteht, so kann diese Erlaubniss nicht cedirt werden, und der Seemann, der davon keinen Gebrauch macht, kann vom Rheder keine Entschädigung in Geld verlangen.

Die Gerichte allein könnten nach den Umständen bestimmen, wie weit sich diese Erlaubniss erstreckt, und wie weit die Befugniss des Capitains geht, Waaren für seine Rechnung in seine Cajüte einzunehmen.

Diese Befugniss hat er aber nicht, wenn das Schiff zur Kaperei bestimmt ist, da einerseits zu befürchten wäre, dass, wenn kostbare Sachen verladen würden, das Schiffsvolk den Feind nicht mit Unerschrockenheit angreifen möchte, und andererseits die verladenen Gegenstände die Sicherheit des Schiffes gefährden könnten.

672. Auf welche Weise sich auch ein Seemann engagirt hat, so darf er doch ohne legitimen Grund (s. № 669), oder wenn er nicht verabschiedet ist, das Schiff vor Ende der Reise nicht verlassen, d. h. vor Ende der projectirten Fahrt, die für die Hin- und Herreise, oder nur für die eine oder andere gemacht werden kann. So lange kein Gegenbeweis geführt wird, oder wenigstens keine hinreichende Präsumtion des Gegentheils vorhanden ist, wird im Allgemeinen angenommen, dass sich die Seeleute für beides engagirt haben.

673. Welchen Grad auch ein Seemann haben mag, so hat er für seine Gage ein Privilegium auf das Schiff nach der im achten Hauptstück angegebenen Rangordnung [1]; auch soll noch angeführt werden, wie die Fracht ihnen als Pfand dient.

Jede Klage auf die Gage der Schiffsmannschaft, auf welche Weise sie sich auch engagirt hat, verjährt in Jahresfrist nach beendigter Reise, wenn keine Bescheinigung, ein Schuldschein, eine anerkannte Rechnung, oder eine gerichtliche Anmahnung vorhanden ist [2].

Zweiter Abschnitt.

Von den Engagements der Seeleute zu einem bestimmten Lohn.

674. Ein Seemann, der seine Dienste zu einem bestimmten Lohn vermiethet, kann entweder mittels einer gewissen Summe für

1) H. G. B. 191. 2) H. G. B. 433.

die **Reise** (*engagement au voyage*) sich engagiren, oder **monatsweise** für die Dauer der Reise gegen eine gewisse Summe für jeden Monat, (*engagement au mois*) und in diesem Fall ist die ganze monatliche Gage verdient, wenn auch die Reise vor dem letzten Tage des Monats beendigt ist [1]).

Würde sich, was sehr selten sein mag, ein Seemann für eine bestimmte Zeit vermiethen, z. B. auf vier, sechs Monate, so würde in diesem Fall die in № 672 gegebene Vorschrift befolgt, und der so engagirte Seemann müsste bis zu Ende der Reise im Schiffe bleiben, jedoch könnte er, wenn er länger gedient hat, als er dazu verbunden war, eine verhältnissmässige Vermehrung der Gage verlangen.

Ausser den besondern Ursachen, wodurch der Heuercontract eines Seemanns sich aufhebt, deren Beurtheilung nach № 669 den Classen-Beamten zusteht, und ausser der Verabschiedung, welche besondern Vorschriften unterworfen ist, je nachdem sie den Capitain oder die Equipage betrifft, können die Engagements der Seeleute ohne Unterschied durch Ereignisse, die von ihrem Willen unabhängig sind, und die bewirken, dass ihre Dienstzeit kürzer oder länger wird, als sie sich engagirt haben, aufgelöset oder modifizirt werden.

Diese Fälle sind: das Abbrechen, die Verzögerung, die Verlängerung der Reise, Gefangenschaft, Krankheit oder Tod desjenigen, der sich engagirt hat. Dies soll in nachfolgenden sechs §§. abgehandelt werden.

§. 1.

Vom Abbrechen der Reise.

675. Wird die Reise aus freiem Willen des Rheders, oder durch sein Verschulden z. B. durch sein Falliment, oder einen ähnlichen Unfall abgebrochen (rückgängig) so dass dieses **Abbrechen der Reise** (*rupture du voyage*) in seinen Wirkungen nicht mit der Verabschiedung der Schiffsmannschaft, deren Contract dadurch aufgehoben wird, verwechselt werden.

Der Unterschied ist merklich. Wird die Reise rückgängig, so hat entweder die projectirte Expedition nicht Statt, oder die begonnene wird nicht fortgesetzt, oder auch, die Entlöschung des Schiffes hat in einem Orte Statt, der näher, als der Bestimmungsort liegt, was man **Abkürzung der Reise** (*raccourcissement de voyage*) nennt. Von Seiten des Rheders ist diese Abkürzung eine

---

1) H. G. B. 252.

Verzichtleistung auf seine Unternehmung, oder eine Modification derselben. Werden einige Seeleute zurückgesandt oder verabschiedet, so ändert sich nichts am Project der Reise und verhindert nicht, dass sie der Rheder mit den übrigen Leuten oder mit denjenigen, die er an ihre Stelle nimmt, fortsetze. Bereits ist in № 626 angegeben worden, wie das Recht des Rheders in Bezug auf den Capitain ausgeübt werden kann, und was da gesagt wurde, gibt die Wichtigkeit des Unterschieds zwischen dem Abbrechen der Reise und der Verabschiedung zu erkennen, um das, was im nachfolgenden Capitel in Betreff letzterer gesagt werden soll, anzuwenden.

Die Reise kann factisch, oder durch den Willen des Rheders, oder des Capitains, für den er haftet, rückgängig werden, sogar kann dies gegen seinen Willen und ohne höhere Gewalt geschehen, wie z. B. durch die Befrachter, was ihm seine Entschädigungsrechte gegen denjenigen, den es betrifft, nicht benimmt.

Dieses Abbrechen der Reise ist ein freiwilliges (*rupture volontaire*); geht sie aber durch höhere Gewalt zurück, so ist es ein gezwungenes (*rupture forcée*).

Erster Artikel.

Freiwilliges Abbrechen der Reise.

676. Die Reise wird freiwillig rückgängig wenn der Rheder auf die projectirte oder begonnene Fahrt verzichtet.

Wird die Reise im Abgangshafen rückgängig, so werden die Seeleute, wenn sie auf die ganze Reise oder auf den Monat bedungen wurden, für die Tage bezahlt, die sie auf die Ausrüstung des Schiffes verwendet haben; und sie behalten ausserdem noch das, was sie auf die Hand erhielten als Entschädigung zurück; haben sie nichts auf die Hand erhalten, so muss ihnen ein Monat Gage bezahlt werden [1]. Diese Entschädigung gebührt ihnen, selbst wenn durch die rückgängig gewordene Reise ein Nachtheil für sie entsteht. Z. B. wenn sie nicht sogleich Gelegenheit fänden, sich zu vermiethen.

Geht die Reise freiwillig zurück, nachdem sie bereits begonnen hatte, so muss der für die Reise gemietheten Mannschaft, die versprochene volle Gage bezahlt werden. Diejenige, welche auf den Monat gemiethet ist, wird für die gediente Zeit bezahlt, und erhält für alle und jede Entschädigung die Hälfte ihres Lohnes für den Rest der muthmasslichen Dauer der Reise [2], und es wird keine Rücksicht genommen, ob der Schaden, den sie erleidet, bedeutender ist, oder

1) H. G. B. 252. 2) H. G. B. 256.

ob sie sich auf ein anderes Schiff vermiethen konnte. Ausserdem müssen ihr auch noch die Kosten der Heimreise bezahlt werden. Kann sie aber zur See nach Hause geschickt werden, so ist dieser Weg vorzuziehen [1]; dann wird denjenigen, welche auf dem Schiffe, auf welches sie eingeschifft worden, ihr Gewerbe treiben, kein Zehrgeld gegeben. In dieser Beziehung werden die Vorschriften, die noch im folgenden Capitel angegeben werden sollen, befolgt.

Zweiter Artikel.

Abbrechen der Reise durch höhere Gewalt.

677. Die Hauptfälle von höherer Gewalt, welche die Reise rückgängig machen können sind: 1. ein Handelsverbot; 2. das Embargo; 3. der Verlust des Schiffes; und 4. seine See-Untüchtigkeit.

1. Abbrechen der Reise in Folge eines Handelsverbots.

678. Die Interdiction des Handels mit dem Lande, wohin das Schiff bestimmt ist, (s. № 641) ist ein legitimer Grund, um die Reise rückgängig zu machen.

Geht die Reise vor Abgang des Schiffes zurück, so gebührt der Mannschaft bloss die Gage für die Tage, die sie auf dessen Ausrüstung verwendet hat [2]. Tritt das Handelsverbot seit dem Abgang ein, das Schiff mag nun nach dem Abgangshafen zurückkehren, oder in einen näher gelegenen Hafen segeln, so erhält die monatweise gemiethete Mannschaft ihre Gage im Verhältniss ihrer Dienstzeit [3], und ist sie für die ganze Reise gemiethet, so wird die Gage nach Ausspruch von Sachverständigen nach der muthmasslichen Dauer der Reise bestimmt. Hat sie aber Geld auf die Hand erhalten, welches das, was ihr nach dieser Basis als Gage zukommt, übersteigt, so ist sie zu keiner Restitution verbunden [4].

2. Abbrechen der Reise in Folge von Embargo.

679. Eine Reise kann, je nachdem die Umstände sich gestalten, in Folge von Embargo (s. № 640) rückgängig werden oder nicht; selbst dann, wenn die Dauer des Embargo nicht bestimmt ist, kann es so schnell aufgehoben werden, dass der Rheder auf seine Unternehmung nicht verzichtet; es bewirkt dann bloss eine Ver-

---

1) Verord. v. 26. März 1824. 2) H. G. B. 253. 3) H. G. B. 254. 4) H. G. B. 252, 258.

zögerung, deren Wirkung hiernach angegeben werden soll. Der Rheder hat zu entscheiden, ob er wegen des Embargo auf die Expedition so verzichten muss, dass die Reise rückgängig wird; sein Interesse bürgt hier dem Schiffsvolk für jede Möglichkeit eines Betrugs.

Alles, was über das Abbrechen der Reise in Folge Handelsverbots gesagt wurde, ist auch bei demjenigen in Folge von Embargo anwendbar [1]).

3. Abbrechen der Reise durch Verlust des Schiffes.

680. Ein Schiff kann auf verschiedene Weise verloren gehen, oder wenigstens kann sein Verlust von der Art sein, dass kein Mittel mehr vorhanden ist, es zu seiner Bestimmung zu verwenden. Die Hauptfälle sind: Schiffbruch, Feuer, Wegnahme, Confiscation.

Der Schiffbruch ereignet sich ziemlich allgemein während der Reise, jedoch ist wohl möglich, dass ein Schiff, welches im Hafen in Ladung begriffen ist, bei Sturm von seinen Ankern losgerissen wird, oder einen so ausserordentlichen Stoss bekommt, dass es vor der Abfahrt verloren geht; man würde sich dann wegen der Gage des Schiffsvolks nach den Vorschriften richten, die so eben in Betreff der nicht begonnenen und durch höhere Gewalt rückgängig gewordenen Reise ertheilt wurden, vorbehältlich, die Ansprüche des Schiffsvolks auf den Werth der Schiffstrümmer, wie noch gesagt werden soll, zu reduciren.

Wenn nach angetretener Reise Schiff und Ladung in Folge eines Schiffbruchs oder eines andern Seeunfalls, der die nämliche Wirkung hervorbringt, verloren gehen, so kann die Mannschaft auf keine Gage Anspruch machen [2]).

Die Nothwendigkeit, ihr zur Erhaltung des Schiffes und der Ladung ein Interesse einzuflössen, hat diese Abweichung vom Civilrecht veranlasst, nach welchem der Verlust des Pfandes nur die dingliche Klage vernichtet, und die persönliche Obligation, zu deren Sicherheit eine Sache speciell als Privilegium haftete, bestehen lässt [3]); die Mannschaft ist aber nicht gehalten das, was sie als Vorschuss erhielt, zu restituiren.

681. Wenn in Folge dieses Grundsatzes ein Theil des Schiffes gerettet wird, wie unbedeutend er auch sein mag, so wird den für die Reise oder auf den Monat gedungenen Seeleuten die verfallene Gage aus den durch sie geretteten Schiffstrümmern (dem Wrack) bezahlt [4]). Auf diese Gage wird ihnen allerdings der Berglohn ab-

1) H. G. B. 253, 254. 2) H. G. B. 258. 3) C. G. B. 2092. 4) H. G. B. 259.

gezogen, den der Capitain oder die Verwaltungsbehörde in den № 643 angegebenen Fällen verwendet hat, oder der Dritten gebührt, die zur Rettung eines von seiner eigenen Mannschaft verlassenen Schiffes beigetragen haben.

Dieser Abzug gründet sich auf den Grundsatz des Civilrechts, nach welchem die zur Erhaltung einer Sache ausgelegten Kosten auf dieselbe privilegirt sind [1]). Die bei der Bergung angestellten Seeleute partizipiren alsdann bei diesem Privilegium für die Tage, die sie dazu verwendet haben [2]).

Ist der Werth der Trümmer zur Zahlung der Gage nicht hinreichend, oder ist er durch die Privilegien, die nach den im achten Hauptstück ertheilten Vorschriften der Gage der Matrosen vorangehen, absorbirt, so werden die Seeleute subsidiarisch auf die Fracht der geretteten Waaren bezahlt [3]). Das Schiff könnte sogar, bevor es Fracht verdient hatte, verloren gegangen sein. Z. B. wenn es auf einer Reise nach Lissabon und zurück nur auf der Herreise verloren geht, so ist die Fracht der in Lissabon gelöschten Waaren verdient, und da diese verdiente Fracht, den Seeleuten haftet, so ist es billig, dass sie zur Zahlung ihrer Hinreise verwendet werde, oder dass ihnen der Rheder dafür Rechnung halte, wenn er selbst Befrachter war.

682. Ein Schiff kann in mehrern Fällen vom Feuer verzehrt werden. Wie z. B. durch den Blitz, durch brennbare Materialien, welche Feinde oder Uebelthäter auf dasselbe geworfen, durch Unvorsichtigkeit eines Seemannes, oder eines Passagiers, durch Güter die in Gährung übergehen; der Capitain kann auch genöthigt sein, es in dem in № 642 angeführten Fall in Brand zu stecken; endlich können auch die Localbehörden ein Schiff pestartig erklären und seine Verbrennung verordnen. Dadurch, dass diese und andere Ursachen das Schiff vernichten, bewirken sie, dass die Reise nicht vollendet wird. Alles, was über den Verlust durch Schiffbruch gesagt wurde, würde dann Anwendung finden.

683. Wird das Schiff vom Feinde genommen, so wird dadurch der Reise, wozu sich die Mannschaft engagirt hat, ein Ende gemacht [4]); es sei denn, dass es wiedergenommen oder losgegeben wird; wenn die Illegalität der Wegnahme anerkannt ist, in welchen Fällen sich dann bloss die Reise verzögert.

Da die Confiscation, ebenfalls den Eigenthümer seines Schiffes beraubt, und sich von der Wegnahme darin unterscheidet, dass sie eine Strafe wegen Uebertretung der Gesetze und Verordnungen der

---

1) C. G. B. 2102. 2) H. G. B. 261. Verord. v. 7. Mai 1801 (17. floréal IX), 26. März 1804 (5. germinal XII). 3) H. G. B. 271. 4) H. G. B. 258.

competenten Behörde ist, so würde sie nicht als eine Ausnahme von höherer Gewalt angesehen. Wäre sie durch Uebertretung der Gesetze von Seiten des Rheders entstanden, so wäre er deshalb nicht weniger gegen das Schiffsvolk verbunden. Ebenso verhielte es sich, wenn sie durch Verschulden des Capitains, für den er haften muss, Statt hätte; jedoch bleibt ihm sein Regress gegen ihn, und die gesetzlichen Strafen [1]. Kann sie einigen Ladungsinteressenten zur Last gelegt werden, so muss der Rheder ebenfalls die Mannschaft bezahlen, vorbehältlich seiner Klage auf Gewähr.

4. Abbrechen der Reise wegen Seeuntüchtigkeit des Schiffes.

684. Die Seeuntüchtigkeit, deren Definition in № 644 gegeben wurde, kann im Allgemeinen nur die Reise rückgängig machen, wenn sie nach angetretener Fahrt vorfällt. Da ein Schiff nur in gutem Stande auslaufen darf, so würde angenommen, dass der Rheder, der es unter dem Vorwande von Seeuntüchtigkeit nicht absegeln liess, freiwillig die Reise rückgängig gemacht hat, es sei denn, dass diese Seeuntüchtigkeit nur durch höhere Gewalt im Abgangshafen verursacht wurde [2].

Die Seeuntüchtigkeit muss constatirt sein (s. № 606). Dessen ungeachtet kann aber die Mannschaft zum Beweis zugelassen werden, dass das Schiff, als es unter Segel ging, bereits ausser Stande war, See zu halten [3]; dass folglich dieser Zustand nicht durch die Fahrt verursacht wurde, obgleich er dadurch vermehrt werden konnte. Wird ein solcher Beweis geführt, so würde angenommen, dass durch Veranlassung des Rheders die Reise freiwillig rückgängig wurde. In den andern Fällen wäre ein Unterschied zu machen: ist das Schiff so seeuntüchtig, dass es nicht mehr hergestellt werden kann, so wird dies dem Schiffbruch gleich geachtet und würde alle Folgen desselben nach sich ziehen [4]; kann aber das Schiff reparirt und in den Stand gesetzt werden, seine Reise fortzusetzen, oder würde der Capitain, wenn er ein anderes miethen kann, seine Mannschaft dazu verwenden, so wären diese Ereignisse nur blosse Verzögerung der Reise [5].

§. 2.

Verzögerung der Reise.

685. Man nennt Verzögerung (*retardement*) das Ereigniss, wodurch die Reise eines Schiffes augenblicklich aufgeschoben ist [6],

---

1) Ges. v. 10. April 1825. 2) H. G. B. 225, 252, 277. 3) H. G. B. 297. 4) H. G. B. 389. 5) H. G. B. 296, 391. 6) ohne Hinzuthun nämlich des Schiffers oder Rheders.

wie z. B. durch Embargo, durch die Furcht vor Seeräubern oder Corsaren, durch Ausbruch oder Gefahr der Pest, oder jeden andern Unfall, der an sich selbst nicht Veranlassung gäbe, die Reise rückgängig zu machen. Hiezu gehört auch die Anhaltung in einem Zwischenhafen, contraire Winde, die Furcht vor dem Feinde, vor einem Sturm, eine nothwendige Reparatur, wodurch der Capitain gezwungen ist, in irgend einen Hafen einzulaufen und da einen Aufenthalt zu machen, den man Liegezeit (*Starie*) nennt. In diesen verschiedenen Fällen ist wirklich höhere Gewalt vorhanden, es sei denn, dass der Rheder, oder der Capitain diese Verzögerung, der er entgehen konnte oder der er sich nicht auszusetzen brauchte, veranlasst habe. Die durch höhere Gewalt herbeigeführte Verzögerung ändert nichts an dem Heuercontract für die Reise [1]. Was denjenigen auf den Monat betrifft, so läuft bloss die Hälfte der Gage [2] während der Unterbrechung, deren Dauer im Auslande durch die Consuln constatirt wird [3].

Rührt die Verzögerung aber nicht von höherer Gewalt her, so wird die Monats-Gage nicht während des Aufenthalts reducirt, und die auf die ganze Reise gedungene Mannschaft hat ein Recht auf verhältnissmässige Entschädigung. Diese Entschädigung oder Vermehrung der Gage wird definitiv von denjenigen Personen getragen, die dazu Anlass gegeben, aber von demjenigen, der die Mannschaft engagirt hat, vorgeschossen.

§. 3.

Verlängerung der Reise.

686. Die Verlängerung der Reise (*prolongation de voyage*) entsteht entweder durch die Richtung, welche das Schiff nach dem Orte seiner Bestimmung, aber auf einer längern Route nimmt, als diejenige ist, welche es nehmen sollte, was man die Route verändern (*changer de route*) nennt; oder sie entsteht aus der Richtung und Führung des Schiffes nach einem andern Löschungshafen, als demjenigen der ursprünglichen Bestimmung; dies nennt man die Reise verändern (*changer de voyage*).

---

1) H. G. B. 254. 2) Ord. v. 3. März 1791. 3) Dies ist nur der Fall, wenn das Schiff mit Embargo belegt ist (H. G. B. 254), oder wenn es irgendwo anhalten muss, um nicht in Feindes Gewalt zu gerathen. Wenn aber die Ursache der Anhaltung von der Art ist, dass die Matrosen dem Schiffe die nämlichen Dienste widmen müssen, wie dies der Fall bei Reparaturen ist, so wird denjenigen, die auf den Monat gemiethet sind, kein Abzug gemacht, und sie erhalten ihre volle Gage.

Fremery, études de droit commercial p. 210.

Diese Veränderungen können gemeiniglich den Seeleuten kein Recht gegen den Rheder geben, wenn dadurch ihre Dienstzeit nicht über die Gebühr verlängert wurde. Entsteht dadurch eine aussergewöhnliche Dienstzeit, so wird zwischen der Vermiethung auf die ganze Reise und derjenigen auf den Monat ein Unterschied gemacht.

In letzterm Fall läuft die Gage ohne Abzug fort, weil die verlängerte Arbeit die nämliche ist [1]). Hier verhält es sich nicht so, wie mit der Verzögerung, bei welcher die Mannschaft keinen activen Dienst leistet. Dies ist auch der Grund, warum man nicht unterscheidet, ob die Verlängerung von höherer Gewalt herrührt oder nicht.

Ist das Engagement für die Reise, so muss der hier oben gemachte Unterschied angewendet werden. So wie bei gezwungener Verzögerung die für die ganze Reise gemiethete Mannschaft keine Vermehrung der Gage erhält, weil angenommen wird, dass sie die Chancen gelaufen ist, so scheint es der Billigkeit gemäss, dass sie auch keine Vermehrung erhält, wenn die nämliche höhere Gewalt den Rheder zwingt, die Reise zu verlängern [2]). Nicht nur würde im Allgemeinen die Nothwendigkeit, in der sich ein Capitain befindet, in einen andern Hafen der nämlichen Macht einzulaufen, wenn derjenige seiner Bestimmung blockirt ist [3]) als höhere Gewalt angesehen, sondern auch jede Verlängerung, die in der Absicht geschah, einen der Zufälle, wovon in den vorigen Nummern die Rede war, zu vermeiden, die Folgen davon wieder gut zu machen, oder sich Lebensmittel, Wasser zu verschaffen, und Kranke, deren Anwesenheit schädlich ist, auszuschiffen. Ist aber keine höhere Gewalt eingetreten, so haben die Seeleute die nämlichen Rechte, wie bei einer Verzögerung der Reise [4]). Sind sie auf die ganze Reise gemiethet, so erhalten sie eine verhältnissmässige Erhöhung der Gage und was die monatsweise gemietheten Seeleute betrifft, so läuft ihre Gage fort.

Wenn in allen diesen Hypothesen der Rheder seine Reise ohne triftigen Grund verlängert, so können diejenigen Seeleute, die ihn verlassen oder sich zur Fortsetzung der Reise weigern, nach den Umständen entschuldigt werden, wenn sie die in № 672 gegebenen Vorschriften verletzt haben.

§. 4.

Gefangenschaft eines Seemanns.

687. Nach den Grundsätzen des strengen Rechts sollte ein Seemann, der gefangen genommen wird, keine Gage mehr erhalten,

1) H. G. B. 255. 2) H. G. B. 257. 3) H. G. B. 279. 4) H. G. B. 255.

weil er keine Arbeit mehr thun kann. Ist er aber im Dienste des Schiffes zu Wasser oder zu Lande ausgeschickt und dabei gefangen oder zum Sclaven gemacht worden, so geniesst er, wenn das Schiff glücklich ankommt, nicht nur seine volle Gage, so wie die ihm gesetzlich oder nach Gebrauch zustehenden Rechte, wie z. B. seinen Antheil am Gewinn von Prisen, die das Schiff machen würde, sondern es gebührt ihm auch noch, wenn er zum Sclaven gemacht wird, bei glücklicher Ankunft des Schiffes, als Beisteuer zu seinem Loskauf eine Entschädigung von 600 Francs, deren Anwendung die Regierung bestimmt [1]).

Anders verhält es sich aber, wenn er unter andern Umständen, sogar in einem Gefecht, auf dem Schiffe gefangen genommen wird [2]). Dies ist ein Unfall, wovon er allein das Opfer wird, dem aber jeder, wie er, ausgesetzt war; er kann dann nur seine Gage bis zum Tage der Gefangennehmung fordern.

§. 5.

Krankheit eines Seemannes.

688. Jeder Seemann, der im Dienste des Schiffes krank oder verwundet wird [3]), es mag nun am Bord desselben geschehen oder am Lande, wohin er mit Erlaubniss gegangen, wird auf Kosten des Schiffes bis zu seiner Wiederherstellung verpflegt und geheilt [4]). Er erhält auch seine Gage und sogar seinen Antheil am Gewinn, der ihm, wäre er nicht krank oder nicht verwundet worden, bei einer Theilung zugefallen wäre. Hat er sich aber die Krankheit durch eigenes Verschulden zugezogen, z. B. durch Ausschweifung, Delicte oder Unklugheit; oder ist er ohne Erlaubniss des Capitains ans Land gegangen, und da, sogar ohne eigenes Verschulden, verwundet worden: so fallen ihm die Kosten seiner Cur und Verpflichtung zur Last, und er ist von jeder Theilnahme am Gewinn ausgeschlossen, ja es steht dem Capitain frei, ihn zu verabschieden [5]) (s. № 698).

In diesen verschiedenen Krankheitsfällen muss der Capitain, oder wenn sie ihn betreffen, der Officier, der sein Amt versieht, hauptsächlich nachdem er die Meinung des Schiffschirurgen eingeholt, beurtheilen, ob man den Kranken in das Hospital irgend eines Ortes, wo das Schiff anhält, bringen und ob man sogar deshalb von der Route abgehen muss.

Der Capitain ist gehalten an diesem Orte das nöthige Geld zu deponiren, damit dadurch die Kosten der Krankheit, oder das Reise-

1) H. G. B. 269. 2) H. G. B. 266. 3) Cass. 12. floréal IX. 4) H. G. B. 262, 263. 5) H. G. B. 264.

geld zur Rückkehr des Kranken in seine Heimath, oder die Begräbnisskosten, falls er stirbt, bestritten werden. Diese Vorschüsse werden auf dessen Gage nach den hier oben angegebenen Unterscheidungen abgezogen [1]).

§. 6.

Absterben eines Seemannes.

689. Verliert ein Seemann sein Leben bei Vertheidigung des Schiffes, oder wird er im Schiffsdienste während des Kampfes getödtet, so gebührt seinen Erben die vollständige Gage für die ganze Reise, wenn das Schiff behalten ankommt [2]). Geht aber das Schiff zu Grunde, so haben sie nichts zu fordern, da sie nicht mehr begünstigt werden können, als es ihr Erblasser gewesen wäre [3]). In Bezug auf sie werden die so eben erklärten Vorschriften befolgt.

In den andern Todesfällen eines Seemannes, der auf den Monat gedungen ist, haben dessen Erben nur Anspruch auf seine Gage bis zu seinem Todestage [4]). Hatte er sich auf Hin- und Herreise engagirt, und er stirbt auf der Hinreise, oder im Bestimmungs-Hafen, so haben sie nur Anspruch auf die Hälfte, und stirbt er auf der Herreise, so gebührt ihnen die Gage der ganzen Reise. Hat er sich nur für die Hin- oder für die Herreise engagirt, so haben dessen Erben nur Anspruch auf das, was ihm für diese Fahrt versprochen worden, die er nicht durch einen Unfall beendigt hat, der ihm nicht zur Last gelegt werden kann.

Daraus folgt, dass, wenn ein Seemann zwischen der Zeit seiner Vermiethung und derjenigen der Abfahrt des Schiffes versterben würde, seine Erben nicht gehalten wären, das, was er auf die Hand empfangen, zurückzugeben, und dass sie sogar den verdienten Lohn verlangen könnten [5]).

Dritter Abschnitt.

Von den Engagements der Seeleute für einen Antheil am Gewinn der Reise, oder an der Fracht.

690. Ein Seemann kann mit dem Rheder übereinkommen, dass er für seine Dienste und Arbeiten, statt der Gage, einen Antheil am Gewinn der Reise (*engagement au profit*) oder an der Fracht (*engagement au fret*) erhalte [6]). Ersteres geschieht am

---

1) Verord. v. 18. Decbr. 1728, 1. Aug. 1745, 26. März 1804 (5. germinal XII). 2) H. G. B. 265. 3) H. G. B. 258. 4) C. G. B. 1795. 5) H. G. B. 252. 6) H. G. B. 257.

häufigsten bei der Ausrüstung auf Kaperei, oder auf den Fischfang, das Andere hat bei der Küstenfahrt statt.

691. Sind die Seeleute für einen Antheil am Gewinn engagirt, so ist ihnen ausdrücklich verboten, irgend einen Handel gleicher Art für eigene Rechnung auf dem Schiffe, wo sie dienen, oder auf andern, zu treiben.

Dieses Verbot gründet sich in Betreff des Capitains auf den Schaden, den er dadurch der Societät verursacht, 1. indem er die Quantität Waaren vermehrt, die er an den Bestimmungsort bringt, was deren Preis fallen macht, 2. weil es wahrscheinlich ist, dass er auf seine eigenen Sachen mehr Aufmersamkeit verwendet, als auf diejenigen der Societät, und er den Verkauf der seinigen besser besorgt etc. Von diesem Verbote kann er nur durch eine entgegengesetzte Uebereinkunft befreit sein. Uebertritt er es, so werden die von ihm verschifften Waaren zu Gunsten der übrigen Interessenten confiscirt [1]. Hat er sich aber für einen Antheil an der Fracht verdungen, so hat dieses Verbot nicht Statt, und es reicht hin, wenn er von den von ihm eingeladenen Waaren die Fracht bezahlt, welche Fremde bezahlen würden; er darf aber nichts ausschliesslich in Anspruch nehmen und muss dem zufolge die besondern Gratificationen, die er unter dem Namen Caplacken erhalten würde, in die Masse werfen, und mit ihr theilen.

Die nämlichen Verpflichtungen sind in ähnlichen Umständen der Equipage auferlegt, jedoch unter den einzigen Modificationen, die aus ihrer Qualität entspringen können, selbst wenn der Rheder zu ihrer Erhebung, wie im Fall № 658, seine Einwilligung gegeben hätte.

692. Wird die Reise freiwillig rückgängig, verzögert oder verlängert etc., so haben die für einen Antheil am Gewinn oder an der Fracht engagirten Seeleute Theil an der Entschädigung, die in Folge dieses Ereignisses dem Schiffe zugesprochen werden kann [2]. Diese Entschädigung wird zwischen ihnen und dem Rheder in dem nämlichen Verhältniss getheilt, wie es der Gewinn oder die Fracht sein muss.

Ist keine Entschädigung bewilligt worden, so können sie sogar für die Tage, die sie zur Ausrüstung des Schiffes verwendet, keine verlangen [3]; denn so wie sie die Chance des Gewinns gelaufen sind, müssen sie sich auch derjenigen unterwerfen, nichts zu erhalten. Sie sind aber nicht gehalten, die empfangenen Vorschüsse zurückzugeben, wenn dies nicht ausdrücklich bedungen wurde. Würde

---

1) H. G. B. 240. 2) H. G. B. 257. 3) H. G. B. 258.

sogar die Reise durch die persönliche Handlung des Rheders oder Capitains, für den er verantwortlich ist, rückgängig geworden sein, so hätte die Mannschaft Anspruch auf eine Entschädigung, welche durch Sachverständige bestimmt würde [1]).

Diejenigen, welche in den Fällen № 687 zu Sclaven gemacht wurden, bleiben bis zu beendigter Reise interessirt [2]), weil die Natur ihres Contracts den aufgestellten Unterschied nicht zulässt, und die Entschädigung von 600 Francs für ihren Loskauf eine gemeinschaftliche Last wird.

Was diejenigen betrifft, die nach angetretener Reise sterben, wäre es auch den Tag darauf, so fällt nach № 689 ihr ganzer Antheil deren Erben anheim [3]). Dies ist zwar eine Abweichung von den Grundsätzen des gemeinen Rechts, nach welchen der Tod desjenigen, der seine Dienste vermiethet, den Contract bricht [4]); allein man bezweckt dadurch die Seeleute zu dieser Art Vermiethung aufzumuntern.

Im Fall eines Schiffbruchs haben die für einen Antheil an der Fracht gemietheten Seeleute wegen ihrer Gage keine Ansprüche auf die Schiffstrümmer, weil die Fracht das einzige Geld war, das sie zu theilen gehabt hätten [5]). Haben sie also alle die Hälfte an der Fracht bedungen, so können sie auch nur die Hälfte dessen verlangen, worauf sie nach № 681 Anspruch haben.

693. Ebenso haben auch die Seeleute, die für einen Antheil am Gewinn engagirt sind, nur Ansprüche auf den Gewinn, den das Unternehmen bringen konnte, es sei nun durch das, was bereits gethan wurde, oder durch Wiederverkauf der geborgenen Waaren, wenn er Gewinn brächte.

Auf welche Weise sie auch engagirt wurden, so werden ihnen auf den Preis der Schiffstrümmer und der geborgenen Waaren (s. № 681) die Tage bezahlt, die sie zur Bergung des Schiffes und der Waaren verwendet haben [6]), weil der Schiffbruch ihren Contract vernichtet hat, und sie bei der Bergung nur als gewöhnliche Arbeiter angesehen werden.

Zweites Capitel.

Vom Schiffsvolk insbesondere.

694. Die Personen, welche die Equipage ausmachen, werden nach der Eigenschaft, in welcher sie sich zum Dienste des Schiffes vermiethet haben, bezeichnet.

---

1) H. G. B. 295. 2) H. G. B. 267. 3) H. G. B. 265. 4) C. G. B. 1795. 5) H. G. B. 260. 6) H. G. B. 262.

In № 629 sind die Gründe angegeben worden, warum dem Capitain das Recht zusteht und die Sorge obliegt, seine Mannschaft zu wählen. Die Ordonnanz vom 31. October 1784 enthält eine grosse Anzahl von Verfügungen, nach denen er sich richten muss; hier sollen die wichtigsten derselben angeführt werden.

In keinem Fall darf er Seeleute engagiren, die nicht als solche für den Staatsdienst eingeschrieben sind, es müssten denn Ausländer sein; in welchem Fall ihre Anzahl nur ein Quart der Equipage betragen darf [1]).

Jeder Capitain ist gehalten, dem Classen-Commissär des Abgangshafens die engagirten Seeleute vorzustellen, damit sie in die Musterrolle eingeschrieben werden, diejenigen die nicht darin verzeichnet sind, darf er nicht einschiffen [2]).

Ein classifizirter Seemann des Bezirks, der nicht für den Dienst des Staates engagirt oder aufgeboten ist, und sogar jeder eines andern Quartiers, der Inhaber eines Abschieds ist, kann nicht zurückgewiesen werden, wenn er darthut, dass er seines früheren Contracts entbunden ist.

Der Capitain, welcher Seeleute engagirt, muss den mit ihnen geschlossenen Heuercontract dem Classen-Commissär übergeben, der ihn in ihrer Gegenwart ablesen, und davon auf dem Büchlein, das jeder von ihnen bei sich führen muss, Notiz nehmen lässt. Macht keiner eine Einwendung dagegen, so werden diese Notizen vom Capitain und vom Commissär, der ebenfalls von ihrer Gage auf der Musterrolle Erwähnung macht, bescheinigt und unterzeichnet. [3]).

Wenn der Capitain während der Reise zum Ersatz von Deserteuren, Gestorbenen oder Kranken, die er in Hospitälern zurückgelassen hat, oder aus irgend einem andern Grunde Seeleute engagirt, so muss er die nämlichen Formalitäten beobachten [4]), bei Strafe von 300 Francs, und im Wiederbetretungsfall bei Verlust seines Amtes [5]). Hat das Engagement in den Colonien statt, so muss er sich dieser Formalitäten wegen an den Intendanten, Ordonnateur oder den Beamten, der mit dem Classen-Dienste beauftragt ist, wenden [6]). Die Amtsverrichtungen der Classen-Commissäre in den Ländern, die unter französischer Herrschaft stehen, werden im Auslande vom französischen Consul oder Vice-Consul besorgt, und ist da keiner, so schreibt der Capitain die Contracte in das Schiffsbuch, und so wie er in einem französsichen, oder in einem fremden Hafen, wo ein

---

1) Ord. v. 21. Sept. 1793. 2) Ord. v. 31. Oct. 1784. 3) H. G. B. 250. 4) Ord. v. 11. Juli 1759, 31. Oct. 1784. 5) Ord. v. 19. Mai 1745. 6) Ord. v. 19. Mai 1745.

französischer Consul oder Vice-Consul residirt, anhält, muss er die Namen auf seine Musterrolle und die Büchlein eintragen.

695. Diese Beamten können die Bedingungen der Engagements nicht bestimmen, noch sind sie ermächtigt, die bereits abgeschlossenen zu modificiren. Fällt ein Rechtsstreit vor, so müssen sie bloss versuchen die Parteien zu vereinigen, und falls ihnen dies nicht gelingt, sie vor den competenten Richter verweisen, es sei denn, dass ihr Amt ihnen das Recht einräumt, darüber zu entscheiden, wie dies mit den Consuln im Auslande der Fall ist [1].

Entsteht nach beendigter Reise ein Rechtsstreit zwischen dem Capitain und der Mannschaft, so gilt in Ermangelung einer öffentlichen oder Privat-Schrift die in der Musterrolle und in dem Büchlein genommene Notiz; hätte der Capitain das eine oder andere Mittel vernachlässigt, so würde der Mannschaft auf ihren Eid hin geglaubt [2].

696. Nach einer gesetzlichen Verfügung vom August 1681 soll auch auf jedem Schiffe, das zu einer Reise bestimmt ist, mit Ausnahme derjenigen zur kleinen Küstenfahrt, ein Almosenier und ein Chirurg sein. Auf eine königliche Ordonnanz vom 4. August 1819, welche die frühern Verordnungen in Betreff der Nothwendigkeit von Schiffschirurgen und Medicamenten wieder ins Gedächtniss ruft, folgt eine Instruction des Marine-Ministers unterm 27. des nämlichen Monats. Da dies bloss administrative Verfügungen sind, so können sie keinen Anlass zu einer richterlichen Entscheidung geben, nur ist zu merken, dass Alles, was in diesem Capitel, so wie im vorigen Hauptstück, über die Bildung der Equipage, die Rechte und die Autorität die der Capitain über die Leute, die sie bilden, auszuüben hat, auf obbesagte Personen und die Schiffsschreiber, wenn deren engagirt wurden, nur unter den Modificationen, welche ihre Qualität und ihr Amt erheischen, Anwendung findet.

697. Vom Augenblick an, wo dem Schiffsvolk die Ration am Bord gereicht wird, kann es ohne Erlaubniss des Capitains das Schiff nicht verlassen, sogar darf es nicht die Schaluppe besteigen. Keiner von ihnen darf ohne diese Erlaubniss Jemanden, selbst wenn dieser sich als Ladungsinteressent angeben würde, ins Schiff lassen, um etwas hineinzulegen, noch weniger etwas herauszunehmen. Es muss dem Capitain und demjenigen, der ihn ersetzt, oder dem er einen Theil seiner Gewalt übertragen hat, in Allem, was den Dienst des Schiffes und die Erhaltung der Waaren betrifft, gehorchen. Diejenigen, welche die besondere Aufsicht über einen Theil des Dienstes führen,

---

1) Edict v. Juni 1778, Ord. v. 3. März 1781. 2) Ord. v. 31. Oct. 1784.

müssen ihn von Allem in Kenntniss setzen, was ihn in den Stand setzen kann, Unfällen vorzubeugen.

Der Grundsatz, dass die Mannschaft dem Capitain gehorchen muss, darf nicht verkannt werden, wenn nicht grosse Uebelstände daraus entstehen sollen, und die Gerichte oder die competenten Behörden können ihn nicht genug respectiren machen, indem sie Ungehorsam und Rebellion bestrafen; dennoch müssen sie dabei auch die Umstände erwägen. Wenn z. B. ein Capitain ohne Noth die Bestimmung des Schiffes änderte, um es an einen Ort zu führen, wo die Mannschaft einer Gefahr ausgesetzt wäre, die ursprünglich nicht vorauszusehen war, diese dann den Dienst verweigerte, und den Capitain zur Rückkehr oder zum Entlöschen zwänge, so müsste die Ursache dieses Ereignisses berücksichtigt werden. Diese Art von Abbrechen der Reise würde angesehen, als sei sie von Seiten des Rheders eine freiwillige, wenn der Capitain, für den er haftet, durch ungerechte Forderungen die Equipage zu dieser Weigerung im Dienste gebracht hätte. Im entgegengesetzten Fall würde der Widerstand der Equipage, ausser der wegen Ungehorsam verdienten Strafe, zu pecuniären Strafen zu Gunsten des Rheders gegen die Schuldigen Anlass geben. In № 669 ist von der Strafe wegen Desertion die Rede gewesen.

Kein Capitain darf den unter ihm stehenden Seeleuten etwas in Geld oder in Waaren leihen, sogar darf dieses kein Seemann gegen einen andern, der ihm im Grade nachsteht, widrigenfalls der vom Schuldner ausgestellte Schuldschein null und nichtig ist [1]). Ein Darlehn wäre nur dann giltig, wenn es in Frankreich vom Marine-Administrator und im Auslande vom Consul ermächtigt wurde [2]).

698. In der Regel kann das Engagement des Schiffsvolkes, nachdem die Musterrolle entworfen ist, nur mit beiderseitiger Uebereinstimmung aufgelöset werden [3]). Bereits ist der Strafen erwähnt worden, mit welchen derjenige, der sich einzuschiffen weigert, belegt wird. Wird nun von der einen Partei der Vertrag nicht erfüllt, so kann ihn die andere aufheben [4]). Manchmal kann sich aus gewissen Rücksichten eine Partei gegen die andere, der sie jedoch kein Unrecht vorzuwerfen hat, von ihrem Contract lossagen.

Der Classen-Commissär, und im Auslande die Consuln, oder andere Handelsagenten, können am natürlichsten die Gründe beurtheilen, warum ein Seemann seinen Abschied verlangt, oder warum der Capitain ihn verabschieden kann.

---

1) Ord. v. 1. Nov. 1745. 2) Ord. v. 31. März 1781. 3) H. G. B. 270. 4) C. H. B. 1184.

Obgleich dadurch die gerichtlichen Formen und deren langsamer Gang vermieden werden sollen, so können doch nicht diese Beamten willkührlich verfahren. Sie dürfen nie übersehen, dass das Engagement, welches zwischen dem Capitain und dem Schiffsvolk geschlossen wurde, ein wahrer Dienstmiethe-Contract ist.

Den Fall ausgenommen, wo es die Noth gebietet, kann Niemand vom Schiffsvolk gezwungen werden, in einen andern Dienst zu treten, als in denjenigen, zu dem er sich vermiethet hat.

Aus dem nämlichen Grunde kann also ein für eine bestimmte Reise gemietheter Mann nicht gehalten werden, eine andere zu unternehmen, weil diejenige, für welche er sich verdungen hat, den Hauptgegenstand des Vertrags ausmacht, den die eine Partei gegen den Willen der andern nicht abändern kann.

Anders verhielte es sich aber mit der Veränderung des Capitains, oder des Schiffes, weil nicht leicht zu vermuthen ist, dass sich ein Seemann wegen der Person des Capitains, oder in Folge des Zutrauens, das er in die Tüchtigkeit des Schiffes setzt, vermiethet hat.

Die üble Aufführung eines Seemannes, sein fortdauernder Ungehorsam nach angewandten Strafen, seine Unverträglichkeit mit seinen Mitgenossen, eine evidente Ungeschicklichkeit, sein Weggehn vom Schiffe ohne Erlaubniss, und andere ähnliche Thatsachen berechtigen den Capitain, ihn zu verabschieden [1]; er muss sich aber in Frankreich vom Classen-Commissär dazu ermächtigen lassen [2]. Wie in № 638 gesagt wurde, kann der Capitain im Auslande von diesem Rechte Gebrauch machen [3]; er kann da jedoch einem diplomatischen- oder Handels-Agenten, selbst dem Commandanten eines dem Staate angehörigen Kriegsschiffes, einen Mann übergeben, dessen Gegenwart auf dem Schiffe wegen eines begangenen See-Verbrechens gefährlich wäre. Ein solcher Mann wäre im eigentlichen Sinne nicht im Auslande abandonnirt [4]. Wäre keine französische Behörde vorhanden, an welche der Capitain diesen Mann übergeben könnte, so müsste er ihn zurückbringen, und diejenigen Sicherheits-Massregeln ergreifen, wozu er als Capitain befugt ist.

699. Will ein Seemann aus dem Dienste treten, so muss er nach № 669 die Gründe davon angeben; verabschiedet aber der Capitain einen Mann, mit dem er Ursache hat unzufrieden zu sein, so ist es an diesem, sich zu rechtfertigen [5].

Wer aus giltiger Ursache verabschiedet wurde, hat nur Anspruch auf seine Gage für die Dauer seiner Dienstzeit. Erfolgt die Verabschiedung vor der Abfahrt, so kann er nur für die Zeit, in welcher

---

1) H. G. B. 264. 2) Ord. v. 31. Oct. 1784. 3) H. G. B. 270. 4) Ord. v. 3. März 1781. 5) H. G. B. 270.

er zur Ausrüstung des Schiffes angestellt war, Entschädigung verlangen. In beiden Fällen muss das, was er auf die Hand erhalten, auf seine Gage angerechnet werden [1]).

Wird die Entlassung als ungiltig erklärt, so gebührt dem vor der angetretenen Reise entlassenen Mann das Drittel seiner Gage; er erhält aber nichts für die Zeit, die er zur Ausrüstung des Schiffes verwendet hat. Erfolgt die Verabschiedung während der Reise, so muss ihm die volle Gage und ausserdem noch die Kosten der Rückreise bezahlt werden, falls er nicht auf einem andern Schiffe eingeschifft wird. Um in diesen beiden Fällen die dem monatweise gemietheten Matrosen schuldige Entschädigung zu bestimmen, wird die muthmassliche Dauer der Reise zum Massstabe genommen (s. № 676). Das in diesem letztern Fall über den verdienten Lohn bezahlte Geld fällt dem Capitain zur Last, ohne dass er gegen die Rheder einen Regress hat, es sei denn, dass sie selbst die Entlassung veranlasst oder sie ermächtigt haben.

An welchem Orte auch der Seemann verabschiedet wird, so bleibt er unter der Aufsicht der Marine-Verwaltung. Den Classen-Commissären der Häfen des Königreichs und der Colonien, so wie den Consuln und Vice-Consuln Frankreichs im Auslande, ist anbefohlen, von diesen Abschieden auf der Musterrolle und im Büchlein des Seemannes Erwähnung zu thun [2]). Sie sind auch beauftragt, so schnell als möglich die Seeleute, welche ausgeschifft oder in Hospitälern krank zurückgelassen wurden, so wie die Deserteure, in ihre Quartiere zurückzuschicken; sie müssen sie demnach an Schiffer übergeben, welche Ersatz-Mannschaft bedürfen und nach Häfen segeln, die in den Quartieren dieser Seeleute, oder in deren Nachbarschaft liegen (s. № 676).

Diese Beamten bestimmen die Gage der entlassenen Seeleute so, dass sie in keinem Fall ihre Schiffsgage überschreitet. Sie machen Erwähnung davon in der Musterrolle, und alle übrigen Conventionen über Gage, die dieser Erwähnung entgegen laufen, werden als ungiltig erklärt.

Bedarf der Capitain in seinem Dienste keiner solchen entlassenen und vom Consul ihm übergebenen Leute, so kann er nicht gezwungen werden, sie in dieser Eigenschaft anzunehmen, er muss sie aber dann gegen eine Entschädigung, die ihm der Staat bezahlt und die auf 80 Centimes ohne Unterschied des Grades festgesetzt ist, als Passagiere aufnehmen [3]).

---

1) Verord. v. 26. März 1804 (5. germinal XII). 2) Ord. v. 31. Oct. 1784.
3) Circulare des Seeministers v. 12. Mai 1817 u. 25. Aug. 1820.

700. Nach beendigter Reise darf das Schiffsvolk nicht von Bord des Schiffes gehen, bevor nicht die Waaren gelöscht und ans Land gebracht, die Segel eingezogen sind, und das Schiff an seinen Bestimmungsplatz geführt und festgemacht ist. Würde jedoch der Capitain durch sein Verschulden, oder aus jeder andern Ursache, die nicht von höherer Gewalt herrührt, die Löschung über die gebührende Zeit verzögern, so könnten diejenigen, welche auf den Monat gemiethet sind, vom Rheder des Capitains Schadloshaltung fordern.

Der Capitain muss trachten seine Mannschaft beizubehalten, und muss sie nach beendigter Reise und Abtakelung des Schiffes präsentiren, und sich wegen derjenigen, die desertirt, oder die er wegen übler Aufführung, wegen Krankheit irgendwo gelassen, oder die gestorben sind, gehörig ausweisen [1]). In Betreff letzterer s. № 635 u. 648.

Der Classen-Commissär notirt in den Büchlein des Schiffsvolkes Tag und Ort der Abtakelung. Gleiche Vormerkung macht er auch in der Classen-Matrikel derjenigen, welche seinem Quartier angehören. Diejenigen aber, die einem andern Quartier angehören, sind gehalten, bei ihrem Eintreffen daselbst, ihre Büchlein im Classenbureau vorzuweisen, damit der Auszug der sich darin befindenden Bemerkungen in die Matrikel eingetragen werden kann.

701. Die Liquidation und Zahlung dessen, was dem Schiffsvolk zu Gut kommt, ist speciellen Vorschriften unterworfen. Die Abrechnung mit jedem Matrosen wird im Hafen gemacht, wo das Schiff abgetakelt wird, das, was jedem heraus kömmt, wird aber nur denjenigen ganz bezahlt, die diesem Hafen angehören [2]). Was die übrigen betrifft, so wird ihnen nur ein Theil, gewöhnlich ein Monat Gage ausbezahlt. Der Rest wird in die Casse der Seeleute eingezahlt, und dem Commissär ihres Quartiers eingesandt, um ihnen denselben bei ihrer Ankunft auszubezahlen. Dadurch werden sie verhindert, ihr Geld unnützer Weise auszugeben, und werden genöthigt, es für sich und ihre Familie so viel als möglich zu behalten.

Diese Vorschriften betreffen aber nur National-Matrosen. Was die Fremden betrifft, so ist ihretwegen deshalb eine besondere Verordnung erlassen [3]), die sich auf Gründe, die allgemeine Sicherheit betreffend, stützen.

Durch besondere Begünstigung kann die Gage der Matrosen von Seiten der Seestädter nicht mit Beschlag belegt werden, ihre Forderungen müssten denn nur Miethzins, Subsistenzmittel, oder Kleidung

---

1) Ord. v. 31. Oct. 1784. 2) Declaration v. 18. Decbr. 1734, Verord. v. 26. März 1804 (5. germinal XII). 3) Verord. v. 16. Mai 1805 (26. floréal XII).

dieser Matrosen und ihrer Familien betreffen, wozu der Classen-Commissär seine Genehmigung ertheilt hat [1]). Dieses Privilegium ist lediglich nur auf die Matrosen beschränkt, es könnte unter keinem Vorwande auf den Capitain, den Steuermann und andere Offiziere ausgedehnt werden [2]).

Drittes Capitel.

Von Pacotille-Verträgen.

702. Nach № 671 können die Seeleute nach eingeführtem Gebrauch manchmal, wie man zu sagen pflegt, ihren Koffer mit Waaren füllen, die ihnen Dritte zum Verkauf anvertrauen. Diese Uebereinkunft wird Pacotille-Vertrag (*contract de pacotille*) genannt. Er lässt sich, wie jeder andere Vertrag, beweisen. Derjenige, welcher die Waare zum Verkauf anvertraut, wird Geber auf Pacotille (*donneur à pacotille*) genannt, und derjenige, welcher sie übernimmt, heisst Nehmer auf Pacotille (*preneur à pacotille*). Da die Verbindlichkeiten des Nehmers denjenigen eines Commissionärs gleich sind, so muss er zu den möglichst vortheilhaftesten Bedingungen verkaufen. Obgleich der Geber dem Nehmer immer eine Factur übergibt, worin die Ankaufspreise angegeben sind, und ihm seine Instructionen wegen des Verkaufs ertheilt, so kann er unter diesen Preisen verkaufen, wenn er nicht mehr dafür erhalten kann, es müsste ihm denn ausdrücklich verboten sein, und im Allgemeinen darf er nur zurück bringen, was er nicht verkaufen konnte.

Ebenso muss er, so weit es die Umstände und seine Instructionen erlauben, Waaren in dem Lande einkaufen, wo er die Verkäufe gemacht hat. Das nennt man Retouren machen (*faire des retours*). Diese muss er versenden, oder mit dem nämlichen Schiffe zurückführen, und kann dies nicht sein, so muss er den schleunigsten Weg einschlagen, der sich ihm dazu darbietet, nachdem er die Pacotille realisirt hat.

War er genöthigt, auf Credit zu verkaufen, und kann er den Eingang der Gelder vor seiner Abreise nicht abwarten, so muss er damit eine solvente Person beauftragen, damit sie die Retouren besorge.

Bei seiner Ankunft muss er dem Geber auf Pacotille Rechnung über das Geschäft ertheilen und ihm die Namen der Käufer, die verkaufte Quantität und die Verkaufspreise angeben, so wie auch

---

1) Ord. v. 1. Nov. 1745, 17 Juli 1816. 2) Abw. Urth. 11. ventose IX.

welche Massregeln er wegen der Einziehung der ausstehenden Gelder ergriffen hat.

Das Product der Retouren, oder wenn deren keine Statt hatten, das mitgebrachte Geld, dient zuerst, um die Vorschüsse und Auslagen des Gebers zu erstatten; dann werden diejenigen Auslagen abgezogen, die nach Uebereinkunft oder Gebrauch dem Nehmer nicht zur Last fallen, und der Gewinn wird nach Uebereinkunft getheilt.

Hat der Verkauf, oder haben die Retouren Verlust gegeben, so kann der Geber vom Nehmer keinen Nachtrag verlangen, er müsste ihm denn seine Ungeschicklichkeit, Unklugheit oder Veruntreuung erweisen, die den Verlust bewirkt haben.

Die Bedingungen zwischen Geber und Nehmer können sehr verschieden sein. Häufig kommt man statt eines Antheils am Gewinn dahin überein, dass der Nehmer ein gewisses Procent auf den Verkauf und den Werth der Retouren, oder auch eine Commissionsgebühr erhält. Diese Gebühr wird manchmal für den Fall versprochen, wo kein Gewinn heraus kommt; manchmal hängt sie auch vom Gewinn ab, worauf sich der Nehmer einen Theil ausbedingt.

703. Bei einer einem Seemann zum Verkauf übergebenen Pacotille wird angenommen, als habe der Geber verstanden, weder für die Hin- noch für die Herreise Fracht zu bezahlen. Ist aber dem Nehmer keine Führung (*port permis*) nach Mass der Pacotille gestattet, so kann der Rheder die Fracht ebenso verlangen, wie von Allem, was sonst auf sein Schiff verladen wurde; dann aber entsteht die Frage, wer diese Fracht auf sich zu nehmen hat, ob es der Geber oder der Nehmer ist. In diesem Fall muss ein Unterschied gemacht werden. Hat der Nehmer erklärt, dass er hinreichende Führung zur Pacotille habe, so unterliegt es keinem Zweifel, dass er die Fracht auf seinen Antheil am Gewinn tragen muss, und dass er sein persönlicher Schuldner wird, wenn kein Gewinn gemacht wurde, weil er dann den Geber hintergangen hat. Hat er aber diese Erklärung nicht gemacht, so trägt die Pacotille die Fracht, welche zuvörderst auf den Gewinn und subsidiarisch auf das Capital erhoben wird.

Häufig behält sich der Geber die Befugniss vor, die Pacotille assecuriren zu lassen. In diesem Fall ist er berechtigt, die Assecuranz-Prämie zum Capital zu schlagen, um sie bei der Abrechnung zu erheben. Ist aber keine specielle Uebereinkunft getroffen, so würde die Prämie der genommenen Assecuranz für seine Rechnung bleiben. Man könnte sogar nach der Art und Weise, wie die Uebereinkunft Statt hatte, und nach den Umständen entscheiden, dass er bei glück-

licher Ankunft zu seinen Gunsten den gleichen Werth der Prämie einer nicht genommenen Assecuranz erheben kann, weil er dann selbst als Versicherer angesehen worden wäre.

Viertes Hauptstück.

Von der Befrachtung der Schiffe.

704. Die Uebereinkunft wegen totaler oder theilweiser Vermiethung eines Schiffes, was auch ihr Zweck sein mag, wie z. B. Fischerei, Caperei, Waaren- und Personen-Transport, wird Befrachtung, (*affrétement, nolissement*) genannt; die Acte, die darüber abgefasst wird, heisst Certepartie [1]) (*charte-partie, police d'affrétement*). Derjenige, welcher sein Schiff vermiethet, heisst Verfrachter (*fréteur*), derjenige, dem es vermiethet wird ist Befrachter (*affréteur*), und der Preis der Vermiethung wird Fracht (*fret, nolis*) [2]) genannt [3]).

Man kann ein nicht ausgerüstetes Schiff so miethen, dass der Befrachter es mit dem nöthigen Zubehör versehen und auch dessen Equipage bilden muss. Da ein solcher Befrachter alle Rechte des Eigenthümers ausübt (s. № 625), so wird er auch Rheder (*armateur*) genannt. Diese Art Uebereinkunft ist aber selten, und da sie sich in nichts von der Vermiethung von beweglichen oder andern körperlichen Sachen unterscheidet, so erleiden die Grundsätze des gemeinen Rechts keine Aenderung, falls sie Statt hat.

Häufig wird das ausgerüstete und bemannte Schiff ganz oder theilweise durch den Rheder oder Capitain an Personen, Befrachter, vermiethet die irgendwohin die Güter versenden oder sich selbst, als Passagiere dahin begeben wollen. Der Vertrag enthält zwei verschiedene Theile: 1. das Engagement, wodurch das Recht ertheilt wird, nach dem festgesetzten Verhältniss und den stipulirten Bedingungen das Schiff zu benutzen; 2. dasjenige, kraft dessen die

---

1) Dieser Name soll aus *charta partita* (getheiltes Papier) entstanden sein, weil es gebräuchlich gewesen sein soll, das Original des Vertrags in zwei Hälften der Länge nach durchzuschneiden, wovon jede Partei eine Hälfte erhielt. A. d. H.

2) Man bedient sich des Wortes „*fret*“ in den Häfen des Oceans, daher die Handlung des Miethens *affrétement* genannt wird. Die Benennung „*nolis*“ ist hingegen in den Häfen des mittelländischen Meeres gebräuchlich, wo daher die Handlung des Miethens „*nolissement*“ heisst. A. d. H.

3) H. G. B. 273, 286.

eingeladenen Waaren, oder die angenommenen Passagiere an den bestimmten Ort gebracht werden. Dieser wichtige Unterschied ist nothwendig, um bestimmen zu können, wie weit sich die Verantwortlichkeit des Rheders und Capitains erstreckt.

Die respective Lage zwischen Rheder und Befrachtern oder Passagieren und von diesen unter sich, verpflichtet sie zu den Opfern, welche die gemeinschaftliche Rettung erheischen kann, so wie zur Leistung der Entschädigungen, die sie für die gebrachten Opfer schuldig sind:

In Folge dieser verschiedenen Verhältnisse soll in nachfolgenden fünf Capiteln entwickelt werden:

1. die Form der Certepartie;
2. Die Verpflichtungen zwischen Befrachter und Verfrachter;
3. diejenigen des Capitains gegen die verschiedenen Ladungsinteressenten;
4. die gegenseitigen Verpflichtungen, zu den Verlusten beizutragen, welche die gemeinschaftliche Rettung verursacht, was man Contribution zur Havarie nennt;
5. Einige besondere Vorschriften über die respectiven Verpflichtungen des Verfrachters und der Passagiere.

Erstes Capitel.

Form der Certepartie.

705. Nach allgemeiner Regel kann ein Schiff nur vom Eigenthümer, oder von demjenigen, der es von ihm gemiethet, verfrachtet werden. Gehört das Schiff Mehrern an, oder ist es von ihnen an Andere verfrachtet worden, so wird in Betreff dieser Gemeinschaft das Recht, es zu verfrachten oder es in Aftermiethe zu geben, und Alles, was Anlass zu irgend einer Streitigkeit unter ihnen geben kann, durch die bereits in № 620 u. f. angegebenen Grundsätze regulirt.

Der Capitain ist ebenfalls kraft seines Amtes, mit diesem Rechte bekleidet; er muss sich aber mit dem Rheder oder dem Commissionär, wenn er sich an ihrem Wohnorte befindet, berathen [1]), und in diesem Betracht würden die in № 629 u. f. angegebenen Vorschriften befolgt, die übrigens mehr im Interesse der persönlichen Verantwortlichkeit des Capitains sind, als in demjenigen Dritter, welche im guten Glauben

1) H. G. B. 232.

mit ihm unterhandeln. In dieser Beziehung haftet er für alle Verpflichtungen eines Mandatars, und hätte er das Schiff verfrachtet, um Contrebande-Waaren zu transportiren, deren Confiscation diejenige des Schiffes nach sich zöge, oder auf jede andere Weise das Interesse des Rheders compromittiren würde, so wäre er gegen letztern verantwortlich.

Hier muss noch bemerkt werden, dass, wenn ein Schiff vom Eigenthümer oder vom Capitain verfrachtet worden, und verkauft würde, bevor es der Befrachter benutzt, der neue Eigenthümer nicht für die vorherbestehende Vermiethung gehalten wäre, vorbehältlich des Privilegiums des Befrachters nach den Vorschriften, die im achten Hauptstück ertheilt werden sollen.

706. Ein Schiff kann ganz, oder für einen Theil befrachtet werden, was nicht mit einander verwechselt werden darf.

Die Befrachtung für das Ganze hat auf dreierlei Weise Statt. 1. für die Reise; 2. für eine bestimmte Zeit; 3. auf den Monat [1]).

Wird die Fracht für die ganze Reise bedungen, wie lang auch deren Dauer sein mag, so kann der Befrachter den Gütern keine andere Bestimmung, als die von ihm gegebene, geben, noch die Bedingungen verändern, welche nach Gebrauch unter dieser Art Stipulation verstanden werden. Ist ihm das Schiff nicht mit der Befugniss, den Capitain zu ernennen und die Equipage zu bilden, vermiethet worden, so könnte er um so weniger einen Capitain demjenigen substituiren, den der Eigenthümer angestellt hat.

Hat die Befrachtung für eine bestimmte Zeit Statt, so richtet sich die zu bezahlende Fracht nach dieser Zeit. Der Befrachter kann dann das Schiff zu einem ihm beliebigen Dienste verwenden, und würden Schwierigkeiten, namentlich wegen Erhöhung der schuldigen Fracht, entstehen, wenn unvorhergesehene Ereignisse die Fahrt verlängerten, wodurch die Rückkehr des Schiffes zur übereingekommenen Zeit verhindert würde, so würde darüber nach Gebrauch und Billigkeit entschieden. Manchmal wird bedungen, dass diese limitirte Zeit während der Liegetage suspendirt wird.

Im dritten Fall, wo die Fracht nach Monaten bedungen wird, läuft sie von dem Tage der Ausreise an, bis zu demjenigen der Entlöschung der Güter [2]), wenn nicht eine entgegengesetzte Uebereinkunft getroffen ist.

707. Die theilweise Befrachtung hat auf dreierlei Weise Statt: 1. in Bausch und Bogen; 2. dem Centner nach, und 3. nach Tonnen [3]).

---

1) H. G. B. 286. 2) H. G. B. 275. 3) H. G. B. 286.

Das Schiff ist in Bausch und Bogen (*à forfait*) befrachtet, wenn der Befrachter eine runde Summe für den Transport überhaupt (*en bloc*) von einer gewissen Quantität Güter verspricht, sie mögen nun durch ihr Gewicht oder ihren Umfang bezeichnet sein oder nicht. Es wird dem Centner nach (*au quintal*) befrachtet, wenn die Fracht für jeden Centner der zu transportirenden Güter festgesetzt wird. Endlich wird die Fracht nach Tonnen (*par tonneau*) bedungen, wenn für jede Tonne der Preis bestimmt wird. Der Localgebrauch bestimmt, ob in allen diesen Fällen, oder für gewisse Gattungen von Gütern bei der so bedungenen Fracht auf das Gewicht der Umschläge oder Gebinde Rücksicht genommen wird.

Diese theilweisen Vermiethungen haben pure oder unter resolutorischer Bedingung Statt. Im erstern Fall können die Befrachter verlangen, dass es zur übereingekommenen Zeit seine Fahrt antrete, wenn nicht höhere Gewalt es verhindert, selbst wenn der Verfrachter keine volle Ladung erhalten hätte. Im zweiten Fall wird die Bedingung, dass der Verfrachter in einer gewissen Zeit seine Ladung ganz oder ungefähr, wofür nach Gebrauch drei Quart angenommen werden, complettiren kann, und dass es ihm frei steht, die Certepartie aufzuheben, wenn die Ladung nicht in der festgesetzten Zeit complett wird; dies nennt man auf Stückgüter laden (*charger à cueillette*). Jedoch ist zu merken, dass nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen die Gerichte die Umstände zu erwägen und zu entscheiden haben, ob der Capitain Ladungen, die ihm zur Complettirung angeboten waren, verweigert hat oder nicht, um sich dadurch die Mittel zu verschaffen, die Reise aufzuheben.

708. Auf welche Weise auch das Schiff vermiethet ist, muss die Certepartie Folgendes enthalten [1]: 1. den Namen und die Trächtigkeit des Schiffes; 2. den Namen des Capitains; 3. den Namen des Rheders, für dessen Rechnung der Capitain das Schiff verfrachtet und denjenigen des Verfrachters; 4. die Art und Weise der Vermiethung nach den angegebenen Unterschieden; 5. die Bestimmung der Fracht und die Gratification, die dem Capitain unter dem Namen Caplaken (*chapeau, étrennes*) [2] zugestanden wird; 6. die Orte, wo die Güter einzunehmen und wohin sie zu führen sind; 7. die Be-

---

1) H. G. B. 273. 2) Auch *chapeau du capitaine, cape,* ehemals *chausses du capitaine* oder *du maître*. Das Wort Caplaken, das auch Capplaken, Kaplaken, Kapplaken geschrieben wird, leiten Einige vom holländischen Kap, Kappe, Mütze, Haube, und Laken, das Tuch daran, her, was zusammen ein Mantel mit einer Kappe war, und dem Capitain als eine warme Bekleidung auf seiner Winterreise dienen sollte, zu deren Anschaffung er eine Gratification erhielt, die dann Caplaken hiess. A. d. H.

stimmung der Zeit, der Einladung und der Entlöschung; 8. die für den Fall eintretenden Aufenthalts bedungene Entschädigung; 9. die übrigen Bedingungen, welche die Contrahenten einrücken können, und die vollzogen werden müssen, wenn sie erlaubt sind und nichts am Wesen des Vertrags ändern.

Eine Certepartie ist jedoch nicht unumgänglich nöthig, um zwischen den Contrahenten als Beweis ihres Vertrags zu dienen; er kann nach № 634 durch blossen Frachtbrief begründet werden, wenn es Ladungen betrifft, die in kleine Fahrzeuge geladen wurden. Oft sogar begnügt man sich mit einer blossen Declaration im Ladebuch, wenn diese Gegenstände dem Capitain im Augenblick der Abfahrt übergeben werden, oder wenn sie von geringem Werth sind, oder Pacotillen betreffen. Würde der Capitain in seinem Schiffe Waaren vorfinden, die ihm nicht declarirt wurden, und er hat vom Recht, sie am Orte der Ladung ans Land zu setzen, keinen Gebrauch gemacht, so hat er sich stillschweigend verpflichtet, sie nach dem Bestimmungsorte des Schiffes zu verführen, und er kann dem Ablader die höchste Fracht, welche dergleichen Güter bezahlen, anrechnen [1]).

Die Bedingungen in Betreff der Vermiethung des Schiffes werden fast immer mit denjenigen, den Waarentransport betreffend, vermengt, weil der Capitain, der als Repräsentant des Rheders Verfrachter ist, sich zugleich persönlich verpflichtet, die eingenommenen Waaren während der Reise zu behalten, und sie zur übereingekommenen Zeit an ihre Bestimmung abzuliefern [2]). Daraus folgt am häufigsten, dass man sich statt einer Certepartie wegen ganzer oder theilweiser Befrachtung eines Schiffes, auch mit einem Connossement begnügt, das erstere voraussetzt, und sie folgerungsweise enthält, so wie jede Wirkung eine Ursache beweiset. Wird übrigens die Ladung vom Rheder gemacht, so ist eine Certepartie unmöglich, weil er nicht Miether seiner eigenen Sache sein kann.

Zweites Capitel.

Gegenseitige Verpflichtungen des Verfrachters und Befrachters.

709. Die Certepartie legt dem Verfrachter und Befrachter Verbindlichkeiten auf, wofür von Seiten des Erstern Schiff, Takelage, Geräthschaften und Fracht, vorbehältlich des Privilegiums der Seeleute,

---

1) H. G. B. 292. 2) H. G. B. 222.

verpfändet sind [1]), (s. № 673) und für deren Erfüllung die Ladung von Seiten des Befrachters verhaftet ist, und dies sowohl wegen der übereingekommenen Fracht, als für die Schadloshaltung, die er entweder bei Nichterfüllung des Vertrags, oder wenn er verbotene Waaren geladen, und deren Confiscation veranlasst, oder irgend einen Nachtheil dem Befrachter verursacht hätte, schuldig sein kann. Ob nun der Befrachter Eigenthümer der eingeladenen Waaren ist, oder nur dazu angestellt wurde, daran ist wenig gelegen; die geschehene Ladung und Niederlegung im Schiff eröffnet dieses Privilegium.

Der Verfrachter muss dem Befrachter die Nutzung des Schiffes, wie es ihm versprochen wurde, überlassen. Würde man die Nationalität eines Schiffes falsch angeben, um dadurch Güter zu niedrigern Gebühren als diejenigen, die auf Schiffen anderer Nationen verladen sind, einzuführen, und die falsche Angabe würde entdeckt, so wäre der Verfrachter verbunden, den Schaden, der daraus für den dadurch hintergangenen Ladungsinteressenten entsteht, gut zu machen. So auch, wenn das Schiff ganz vermiethet ist, so kann man dem Befrachter das Recht nicht streitig machen, dessen sämmtliche Räume zur Aufnahme von Gütern einzunehmen [2]). Sogar wenn die Ladung nicht complett wäre, könnte der Verfrachter nicht seine eigenen Güter ohne die Einwilligung des Befrachters einnehmen, (vorbehältlich der Modificationen, die in dem Fall № 671 eintreten, nach welchem ein Capitain in seine Cajüte Gegenstände laden kann, deren Fracht er für eigene Rechnung bezieht); noch wäre er, wenn er es ohne dessen Vorwissen gethan, von der Zahlung der Fracht nicht befreit. Hat er dem zufolge die Trächtigkeit seines Schiffes um ein Vierzigstel stärker angegeben, als sie ist, so ist er dem Befrachter Schadenersatz schuldig [3]), seine Angabe müsste denn mit dem Messbriefe übereinstimmen, vorbehältlich des Regresses des Befrachters gegen den beim Messen angestellten Beamten, und auch ohne Nachtheil des Rechts, welches diesem Befrachter zustände, gegen den Verfrachter zu erweisen, dass er den Irrthum kannte und darum nichts desto weniger die Trächtigkeit des Schiffes nach dem irrthümlichen Certificat angegeben hat. Nur selten kann sich der Fall ereignen, dass eine niedrigere Angabe der Trächtigkeit des Schiffes dem Befrachter nachtheilig wäre, übrigens kann ein kleineres Schiff zur projectirten Reise oft besser, als ein anderes passen.

Der Verfrachter kann kein anderes Schiff dem in der Certepartie angegebenen substituiren, bei Strafe für den Verlust, selbst bei eingetretener höherer Gewalt, zu haften, wenn ein solcher Unfall nicht

1) H. G. B. 280. 2) H. G. B. 287. 3) H. G. B. 289, 290.

dem bezeichneten Schiffe begegnete; wären sogar beide verunglückt, so müsste er den Befrachter für den ihm verursachten Schaden entschädigen, wie dies noch bei der Assecuranz und der Bodmerei gesagt werden soll.

Ist das Schiff nur für einen Theil verfrachtet, so dass dem Befrachter nur der gemiethete Raum zukommt, um nach der Certepartie und nach Ortsgebrauch das nach Uebereinkunft bestimmte Quantum an Gewicht einzuladen, so gehört der übrige Raum dem Verfrachter, der nach Gutdünken darüber verfügen kann.

Wenn demnach ohne vorhergegangene Besprechung mit dem Capitain oder ohne Uebereinkunft, Güter über die in der Certepartie erlaubte Führung eingeladen wurden, so ist der Verfrachter berechtigt, vom Verlader die Fracht nach der Certepartie zu fordern; von Dritten aber kann er den höchsten Frachtlohn, der an demselben Platze für Güter gleicher Beschaffenheit bezahlt wird, verlangen, er kann sie sogar wieder ausschiffen, wenn er noch am Ladungsplatze ist [1]; dies ist ihm aber nicht gestattet, wenn er in einem andern Hafen anhält, die Güter müssten denn das Schiff überladen.

Der Verfrachter hat dafür zu sorgen, dass das Schiff zur stipulirten Zeit absegele, wenn das Wetter dazu günstig ist (s. № 632); geschieht dies nicht, so kann der Befrachter, nach vorhergegangener Aufforderung, die Aufhebung der Certepartie gerichtlich verlangen, oder Schadenersatz fordern, der sich nicht nur auf den Nachtheil gründen muss, den ihm die Verzögerung gebracht hat, weil er verhindert wurde, das zu liefern, was er contractlich zu liefern versprach, oder zu einem günstigen Zeitpunkt nicht verkaufen konnte [2], sondern er kann noch Entschädigung für die Havarie fordern, welche die verladenen Güter direct durch diese Verzögerung erlitten hätten.

Es kann auch geschehen, dass der Verfrachter an verschiedenen Personen das Schiff so theilweise vermiethet hätte, dass die Quantitäten zusammengenommen dessen Trächtigkeit überschritten und die Certepartie nicht vollzogen werden könnte. In einem solchen Fall, wodurch er wegen seiner Unklugheit zu Schadenersatz angehalten werden kann, muss wegen des Vorzugs, den die theilweisen Befrachter unter sich haben, nach den Grundsätzen des gemeinen Rechts entschieden werden; da die Vermiethung eines Schiffes eine bewegliche Sache betrifft, so wird derjenige, welcher zuerst eingeladen und folglich am ersten in den wirklichen Besitz gesetzt wurde, vorgezogen, wenn er auch später als die andern gemiethet hat, nur muss

1) H. G. B. 292. 2) C. G. B. 1149.

es in gutem Glauben geschehen sein [1]. Hat noch Niemand eingeladen, so muss der Vorzug nach der Ordnung des gewissen Datums der Certepartie eingeräumt werden, und sind die Daten gleich, so hat eine verhältnissmässige Repartition statt.

710. Seinerseits muss der Befrachter Güter einladen, deren Werth und Quantität die Fracht deckt [2]. Er darf, bei Strafe in Schadenersatz condemnirt zu werden, keine Güter verschiffen, die entweder im Abgangs- oder im Bestimmungshafen verboten wären und das Schiff einer Untersuchung oder Anhaltung aussetzen könnten. Würde ein Befrachter gegen dieses Verbot mit Einwilligung des Verfrachters handeln, so wäre Letzterer zwar seiner Verantwortlichkeit gegen Erstern enthoben, aber nicht derjenigen gegen die übrigen Ladungsinteressenten, falls ihnen die unerlaubte Ladung Schaden zufügte. Eben so verhielte es sich, wenn Waaren vermöge ihrer Beschaffenheit, diejenigen anderer Ladungsinteressenten beschädigen könnten.

Die Ladung muss in der festgesetzten Zeit statt haben, und ist darüber nichts festgesetzt worden, so wird dies durch Ortsgebrauch bestimmt. Diese Zeit nennt man **Liegetage** (*jours de planche* [3]) [4]. Ist diese Frist verstrichen, so steht es im Belieben des Verfrachters, der den Befrachter zur Erfüllung seiner Verbindlichkeit aufgefordert hat, abzuwarten und für die Ueberliegetage (*surestarie*) Schadenersatz zu fordern. Gewöhnlich ist dies in der Certepartie bestimmt [5]. Die Mehrausgabe und die Verluste, welche der Verfrachter haben könnte, würden bei der Fixation dieses Schadenersatzes in Betracht gezogen; würde sich aber ergeben, dass das Schiff durch einen Sturm überfallen würde, der vermieden werden konnte wenn es am bestimmten Tage abgegangen wäre, so hätte dieses Ereigniss keinen Einfluss, weil der Verfrachter, der nicht warten muss, ohne volle Ladung abgehen, und die stipulirte volle Fracht verlangen kann [6].

711. Nimmt der Befrachter seine eingeladenen Güter vor Abgang des Schiffes wieder zurück, so ist er den vollen Frachtlohn für Alles, was er zu laden befugt war, schuldig [7], oder er müsste nach № 707 auf Stückgüter angelegt haben; (*frété à cueillette*); in welchem Fall er dann nur die halbe Fracht schuldet [8]. Das nämliche Recht würde nach № 610 auch einem Gläubiger zustehen, der die eingeladenen Waaren seines Schuldners legaliter mit Arrest

---

1) C. G. B. 1141. 2) C. G. B. 1752. 3) Ueberhaupt die Bestimmung der Zeit zur Einladung und Entlöschung. 4) H. G. B. 274. 5) H. G. B. 273. 6) H. G. B. 288. 7) H. G. B. 291. 8) H. G. B. 293.

belegt hatte. Ausserdem kann der Capitain in allen diesen Fällen für die erlittene Verzögerung Schadloshaltung verlangen, so wie auch die Kosten für Umstauung, Löschung und Wiedereinladung der andern auf dem Schiffe eingeladenen Güter, und der Havarien, die sie veranlassen konnten.

Hat aber der Befrachter noch nicht mit Einladen angefangen, so bezahlt er nur die Hälfte der für die volle verdungene Ladung stipulirten Fracht, und dies ohne weitere Schadloshaltung, wenn sogar der Verfrachter einen grössern Nachtheil vorschützen würde, und auch ohne Abzug, selbst wenn dieser im Augenblick eine ebenso günstige, oder noch günstigere Verfrachtung fände.

Diese Vorschriften sind jedoch modifizirt, wenn höhere Gewalt eintritt. So würde die Interdiction des Handels mit einem Lande, wenn sie gehörig erwiesen, und jede ähnliche Ursache gleicher Art, die Certepartie aufheben, ohne dass ein Theil dem andern Schadenersatz zu leisten hat [1]), wie dies auch, wie bereits gesagt wurde, in den gleichen Fällen, mit dem Heuercontract der Equipage Statt hat, und da höhere Gewalt eingetreten ist, so fallen die Kosten der Einladung und Löschung der Waaren denjenigen zur Last, den sie betreffen.

712. Aus der Verbindlichkeit des Verfrachters, dem Befrachter die freie Benutzung des Schiffes und des Gütertransports zu verschaffen, geht diejenige hervor, alle Verschiffungs- und Ueberfahrts-Gebühren zu bezahlen, wenn nicht das Gegentheil bestimmt ist; die Hauptgebühren sind: [2])

1. Die Quarantaine-Gebühren (*frais de quarantaine*) [3]) an den Orten, wo die polizeilichen Verordnungen, von der Art, wie diejenigen in Frankreich, dem Capitain die Verpflichtung auferlegen, vor Ablauf einer gewissen hinreichenden Frist zu löschen, um sich zu versichern, dass die Pest nicht auf dem Schiffe ist [4]).
2. Das Lootsgeld (*lamanage*) (s. № 637), oder diejenige Gebühr, die der Lootse (*pilote lamaneur, locman*) für seine Bemühung erhält, die aus See kommenden Schiffe in den Hafen oder den Fluss hinauf zu führen.
3. Das Verholen (*touage*), wodurch ein Schiff vom Ufer aus mittels eines Taues, das irgendwo fest gemacht ist, ans Ufer gezogen wird. Geschieht das Verholen auf offener See, so

---

1) H. G. B. 276. 2) H. G. B. 403, 406. 3) Vom Worte *quarante* (vierzig). Die Dauer der Quarantaine variirt aber nach Umständen.
4) Ges. v. 3. März 1822, Ord. v. 7. Aug. 1822.



nennt man es **bugsiren**, ans **Schlepptau nehmen** (*remorquer*).

4. Die **Kosten für die Seepässe** (*frais de congés*), (s. № 600.).
5. Die **Besichtigungsgebühren** (*droits de visite*) (s. № 630).
6. Die **Kosten der Verklarung** (Seeprotest), (*rapport*); nämlich diejenigen der Abfassung über die Begebenheiten während der Reise und deren Beeidigung im Bestimmungshafen des Schiffes, oder in denjenigen Häfen, wo es anhält. (s. № 639, 643 und 648).
7. Das **Tonnengeld** (*droit de tonnes*), nämlich die Gebühr, welche die Localbehörde zum Unterhalt der in der Nähe von Klippen und Sandbänken angebrachten leeren Tonnen auf alle Schiffe erhebt, welche ihr Territorium berühren, damit diese sich in der Fahrt richten können.
8. Die Gebühr für die **Baaken** (*balise*), worunter man im Allgemeinen alle Zeichen begreift, die dem Schiffer zur Warnung dienen können und eine ähnliche Gebühr wie die vorige ist.
9. Die **Ankergebühr** (*droit d'encrage*), eine Gebühr, die gewissermaassen für die Erlaubniss bezahlt wird, die der Landesherr den Schiffen ertheilt, an den Küsten vor Anker zu legen.
10. Das **Feuergeld** (*droit de feu*) d. h. die Gebühren für den Unterhalt der Leuchtthürme.

Endlich alle andere Localgebühren gleicher Art, wie z. B. **Hafen-** oder **Vorhafengeld** (*droit de bassin* oder *avant bassin*) etc. [1]).

Der Verfrachter trägt auch noch die Ausgaben oder Verluste, die nach den Grundsätzen der Havarie, wovon noch die Rede sein soll, nicht auf gemeinschaftliche Rechnung des Schiffes und der Ladung kommen; dies sind die Schulden, die der Capitain wegen der Schiffsbedürfnisse und Victualien contrahirt hat.

Daraus ersieht man, dass der Verfrachter zu keinen Gebühren gehalten ist, die, unter welchem Rechtstitel es auch sei, den Waaren u. s. w. zur Last fielen, welche nicht das Schiff oder die Reise beträfen.

713. Es kann geschehen, dass nach der Abfahrt des Schiffes die Certepartie durch Abbrechung der Reise nicht vollzogen wird, in welchem Fall die in № 675 u. f. gegebenen Vorschriften abermals beobachtet werden.

---

1) H. G. B. 191.

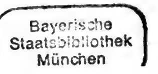
Wird die begonnene Reise durch Verschulden des Verfrachters rückgängig, so ist er Schadenersatz schuldig, der durch Sachverständige ermittelt wird [1]. Geschah es durch Verschulden des Befrachters, so ist dieser verbunden, die volle übereingekommene Fracht zu bezahlen [2], er kann aber nicht zu mehr angehalten werden.

Ist die Reise in Folge höherer Gewalt rückgängig geworden, so ist der Vertrag aufgehoben, und kein Theil ist dem andern Schadenersatz schuldig [3]. Wenn also die Reise durch ein Handelsverbot mit dem Lande, nach welchem das Schiff bestimmt ist, rückgängig wird, und der Capitain nach den erhaltenen Instructionen an den Ort der Abfahrt zurückkommt, so ist die Fracht nur für die Hinreise zu entrichten, selbst wenn das Schiff auf die Hin- und Herreise zugleich verfrachtet worden wäre [4]. Wäre die Fracht der Hinreise niedriger oder höher, als diejenige der Herreise, so würde keine Rücksicht darauf genommen, und es wird angenommen, als haben die Contrahenten die Chance des Verlustes oder Gewinnes laufen wollen, der die gezwungene Abbrechung der Reise herbeiführen konnte, und dass alle Folgen davon berechnet waren. Diese Reduction der Fracht hätte jedoch nur in so fern Statt, als der Befrachter, oder der Ladungsinteressent die Waaren nicht in einen andern Hafen als denjenigen der Bestimmung hätte führen lassen [5].

714. Wird die Reise vor oder nach der Abfahrt verzögert, so muss ein Unterschied gemacht werden, ob höhere Gewalt oder eine der Parteien daran Schuld ist. Trat höhere Gewalt ein, so bleibt die Certepartie in Kraft und es kann kein Kosten- und Schadenersatz für den Verzug gefordert werden [6]. Der Befrachter könnte deshalb seine Waaren nicht zurück nehmen, ohne den vollen Frachtlohn ebenso zu bezahlen, als wenn die Reise rückgängig geworden wäre [7]. Nur wenn die Verzögerung auf der Reise Statt hat, kann er sie auf seine Kosten entlöschen lassen, unter der Bedingung, sie wieder einzuladen oder den Verfrachter zu entschädigen. Wären aber Waaren in einem solchen Zustande, dass man keine Hoffnung hätte, sie vor Verderben zu erhalten, wo dann die Liegezeit in Betreff des Befrachters die nämliche Wirkung hat, wie eine gezwungene Abbrechung der Reise, so wäre er nur gehalten, die Fracht bis zum Orte der Entlöschung zu bezahlen. Uebrigens muss er die Kosten des durch eine solche Veränderung verursachten Umstauens der übrigen Waaren, so wie die verursachten Havarien bezahlen [8].

---

1) H. G. B. 295. 2) H. G. B. 288. 3) H. G. B. 276. 4) H. G. B. 279, 299. 5) Abw. Urth. 10. Decbr. 1818. 6) H. G. B. 277. 7) H. G. B. 293. 8) H. G. B. 293.



Wie lang auch die Verzögerung der Reise gedauert haben mag, so kann der Verfrachter keine Erhöhung der Fracht verlangen, wenn das Schiff auf die ganze Reise gemiethet ist [1]). Hier lässt sich leicht der Grund einsehen, warum sich diese Vorschrift von derjenigen in Bezug auf das Engagement der Seeleute unterscheidet.

Wäre die Verfrachtung nach Monaten, so wäre es billig, dass die Gage fortlaufe; denn da jede Sache für Rechnung desjenigen, dem sie angehört, zu Grunde geht, so sollte das Ereigniss, das durch höhere Gewalt veranlasst wurde, auf den Befrachter zurückfallen; dies hätte aber zur Folge, dass seine Ladung durch die Kosten der Fahrt aufgezehrt wird, wenn sich die Verzögerung verlängerte. Da übrigens die Fracht monatsweise bedungen wurde, so konnte und durfte er darunter nur die wirkliche Fahrt nach Monaten verstehen [2]).

Zwischen dem Fall, wo das Schiff auf die ganze Reise und demjenigen, wo es auf den Monat gedungen wurde, ist jedoch ein wichtiger Unterschied. Da der Lohn für die Dienste, welche die Equipage zur Hütung und Erhaltung, der den Befrachter angehörigen Güter leistet, im Allgemeinen in der Fracht begriffen ist, wenn die Vermiethung auf die Reise geschieht, so muss der Verfrachter, der diese Fracht für die ganze Dauer der Reise erhält, wovon die Verzögerung einen Theil ausmacht, Kost und Hauer auf sich nehmen [3]); ist hingegen das Schiff auf den Monat vermiethet, in welchem Fall der Verfrachter keine Fracht während der Liegezeit erhält, so ist der Befrachter während dieser Zeit zur Hauer und Kost des Schiffsvolks wegen des Nutzens, der ihm dadurch erwächst, beizutragen verpflichtet [4]).

Rührt die Verzögerung durch Verschulden der einen der Parteien, oder durch ein Ereigniss, dessen Folgen ihm zur Last fallen, her, so muss diejenige Partei, welcher man sie zur Last legen kann, die

---

1) H. G. B. 300. 2) Die Verfügung des Art. 300 des H. G. B., wodurch bestimmt wird, dass die Verfrachtung auf den Monat nicht fortläuft, so lange das Schiff mit Embargo belegt ist, ist niemals auf den Fall angewendet worden, wo das Schiff anhalten musste, um Havarie grosse zu repariren, da ein solcher Fall kein ausserordentliches Ereigniss ist, welches die Parteien natürlicherweise voraussehen konnten, als sie contrahirten. Die Meinung von *Pardessus* ist also dahin umzuändern, dass die monatliche Fracht nur dann nicht bezahlt wird, wenn das Schiff mit Embargo belegt wird. Der Art 296 des H. G. B. ist formell für den Fall, wo der Capitain wegen Reparaturen irgendwo anhalten muss. So lange diese Reparaturen dauern, muss derjenige, welcher auf den Monat befrachtet hat, die bedungene Fracht fortbezahlen; demzufolge empfängt der Verfrachter den Lohn für die Dienste, welche sein Schiffsvolk der Ladung leistet; er allein muss daher die Verköstigung und Hauer des Schiffsvolks bezahlen, wofür er durch die Fracht entschädigt wird. *Fremery, études de droit commercial p. 213.*

3) H. G. B. 403. 4) H. G. B. 400.

Folgen davon tragen und die Personen, die dadurch Schaden erlitten, entschädigen [1].

715. Mittels dieser Grundsätze lassen sich die Fragen entscheiden, welche die Seeuntüchtigkeit des Schiffes veranlassen können. Rührt sie von Unfällen zur See her, und es muss ausgebessert werden, so ist der Befrachter wegen des daraus entstehenden Verzugs nicht berechtigt, die Reise rückgängig zu machen, noch Schadenersatz zu verlangen [2], und sogar wenn er die Güter ausladen will oder sie auszuladen genöthigt ist, so geschieht dieses, so wie die Wiedereinladung, auf seine Kosten [3]. Ist das Schiff in so schlechtem Zustande, dass es nicht ausgebessert werden kann, so ist der Capitain, da er in seiner Qualität alle Interessenten repräsentirt, verbunden, ein anderes zu miethen (s. № 644) [4]. Kann er nur eines zu einem Preise finden, der verhältnissmässig höher als derjenige der Certepartie ist, so wird der Ueberschuss der Fracht vom Befrachter getragen [5]. Findet er aber keines, so ist die Reise abgebrochen, und die Fracht ist nur im Verhältniss zur vorgerückten Reise zu entrichten.

Anders verhält es sich aber, wenn das Schiff schon bei der Abreise nicht seehaltend war, selbst wenn der Verfrachter nichts darum gewusst hätte. Der Befrachter, der diesen schlechten Zustand beweiset, kann mit Recht den Verfrachter für alle Ereignisse verantwortlich machen, ohne dass dieser sich durch die bei der Abreise erhaltenen Besichtigungsatteste entschuldigen kann [6]. Der schlechte Zustand des Schiffes wird bloss von Rechtswegen vermuthet, wenn diese Vorsichtsmassregel nicht genommen wurde.

716. Ist das Schiff an seinem Bestimmungsorte angekommen, so muss der Befrachter die von ihm geladenen Gegenstände in den vom Gesetze, durch Localgebrauch, oder Uebereinkunft, bestimmten Fristen und nach erfüllten Formalitäten in Empfang nehmen oder nehmen lassen, widrigenfalls er wegen der Kosten der Ueberliegetage in Schadenersatz verfällt. Er muss auch dem Verfrachter oder demjenigen, der ihn repräsentirt, was am häufigsten der Capitain ist, die bedungene Fracht ganz bezahlen. Er kann auf keine Verminderung Anspruch machen unter dem Vorgeben, dass er nicht Alles verladen habe, was er nach der Certepartie verladen konnte, oder dass er, weil die Befrachtung für die Hin- und Herreise geschlossen worden, nichts bei der Rückkehr geladen, oder dass er seine Waaren unterwegs zurückgenommen habe [7], es sei denn, dass er dazu durch höhere Gewalt (s. № 713), oder durch einen begangenen Fehler,

1) H. G. B. 294, 295. 2) H. G. B. 296. 3) H. G. B. 293. 4) H. G. B. 296, 391. 5) H. G. B. 393. 6) H. G. B. 297. 7) H. G. B. 288, 294.

wofür der Verfrachter straffällig oder garant ist, verbunden war. Wäre aber die Ladung, die er einzunehmen berechtigt war, durch Andere complettirt worden, so wäre es dessen ungeachtet billig, dass die für die Waaren dieser neuen Befrachter bezahlte Fracht in Abzug dessen, was er schuldet, gebracht würde.

Sind die verladenen Gegenstände durch Schiffbruch, Stranden, Wegnahme oder Plünderung vom Feinde oder von Seeräubern oder durch sonst ein Ereigniss verloren gegangen, das dem Verfrachter oder Capitain weder direct, als eigenes Verschulden, noch indirect, weil die Contrebande-Waaren für das Ausland vom Landesherrn confiscirt wurden [1]), zur Last gelegt werden kann: so ist der Befrachter besagter Gegenstände keine Fracht schuldig [2]), selbst nicht einmal im Verhältniss zur theilweise zurückgelegten Reise. Wenn aber die Certepartie für die Hin- und Herreise geschlossen wurde, und die Ladung der Hinreise allein an ihre Bestimmung gelangt, diejenige der Rückreise aber untergegangen wäre, so müsste man zu einer Schätzung schreiten, und den vom Befrachter schuldigen Theil an der Fracht bestimmen. Wäre die Prise restituirt worden, so würde die Fracht bloss eine Reduction erleiden, die im Verhältniss zu dem vom Ladungsinteressenten erlittenen Verlust steht [3]).

Die Fracht der untergegangenen Waaren kann nicht gefordert werden, selbst wenn sie versichert worden wären; diese Versicherung ist ein von der Certepartie ganz unabhängiger Vertrag, eine Particular-Garantie, die sich der Befrachter gegen eine Prämie verschafft hat, was nichts in seinem Vertrag mit dem Verfrachter, noch in dessen legalen Folgen ändert. Wäre auch die Fracht zum Voraus bezahlt worden, so könnte sie der Befrachter reclamiren, wenn keine entgegengesetzte Uebereinkunft getroffen wurde, nach welcher er die so bezahlte Fracht nicht zurückfordern könnte, und sie gefordert werden könnte, falls er sie nicht bezahlt hat. Dies ist eine Chance, welche die Parteien unter sich zu laufen verstanden haben, die auf die Bestimmung der Fracht Einfluss haben konnte (s. № 713). Aber selbst im Fall, wo eine solche Uebereinkunft nicht Statt gehabt hätte, wenn die vom Feinde aufgebrachte Ladung dann losgekauft wird, oder wenn die Waaren beim Schiffbruch geborgen sind, ist die Fracht der losgekauften oder geborgenen Güter, verhältnissmässig bis zum Orte der Wegnahme oder des Schiffbruchs, zu entrichten; die volle Fracht muss aber bezahlt werden, wenn die Güter dann an den Bestimmungsort durch Fürsorge des Verfrachters gebracht werden [4]); er muss aber

---

1) Abw. Urth. 13. Decbr. 1821. 2) H. G. B. 302. 3) Abw. Urth. 11. Aug. 1818. 4) H. G. B. 303, 304.

in Gemässheit dessen, was noch bei der Contribution zur Havarie gesagt werden soll, zum Loskauf oder zur Bergung beitragen.

717. Sind in den in № 644 angegebenen Fällen die Waaren zu den Schiffsbedürfnissen verkauft oder genommen worden, so muss der Befrachter, da er berechtigt ist, den Preis dafür zu verlangen, (s. № 663), auch die ganze versprochene Fracht davon bezahlen, selbst wenn in diesem Fall, wo der Verlust des Schiffes während der Reise vorausgesetzt wird, diese Waaren nur nach ihrem Werth, den sie zur Zeit und am Verkaufsorte hatten, bezahlt werden [1]) [2]), dieser ganz verdiente Frachtlohn für eine nicht beendigte Reise compensirt dem Verfrachter gewissermassen die von ihm übernommene Verbindlichkeit, die verkauften Waaren zu bezahlen, ohne sich durch den Abandon des Schiffes und der Fracht befreien zu können.

Die Fracht der zur gemeinschaftlichen Rettung über Bord geworfenen Gegenstände (s. viertes Cap.) muss ebenfalls bezahlt werden [3]), weil der Befrachter für diesen Verlust durch die Contribution, wovon in № 732 u. f. die Rede sein soll, gänzlich entschädigt wird.

718. Aus dem Gesagten folgt, dass der Befrachter der Zahlung der Fracht nicht durch Abandon der Waare entgehen kann, wie sehr sich auch ihr Preis vermindert oder ihre Qualität verschlechtert hätte, wenn dies Folge eines Zufalls oder eigenthümlicher Mängel an der Sache ist, und man dafür den Verfrachter nicht verantwortlich machen kann. Wenn jedoch diese Gegenstände aus Flüssigkeiten in Gefässen beständen, die sogar aus eigenthümlichen Mängeln so sehr ausgelaufen wären, so dass sie leer oder fast leer wurden, so kann der Befrachter diejenigen, welche sich in diesem Zustande befinden, für die dafür schuldige Fracht abandonniren [4]).

Diese beiden Vorschriften, die dem Anscheine nach entgegengesetzt sind, entspringen aus ähnlichen Grundsätzen. Da die geladenen Waaren am übereingekommenen Ort angelangt sind, so ist der Verfrachter seiner Verbindlichkeit nachgekommen, er hat dem Befrachter die Nutzniessung des Schiffes bis zur übereingekommenen Bestimmung gelassen. Sind die Waaren beschädigt, oder gänzlich ohne Werth, so ist dieses Ereigniss, wenn es von höherer Gewalt

---

1) H. G. B. 298. 2) Z. B. Ein Capitain bedarf auf der Reise Geld, um Lebensmittel einzukaufen, oder sein Schiff ausbessern zu lassen. Von einer Ladung von zwölf Fass Wein verkauft er daher sechs Fass, die übrigen gelten am Bestimmungsorte jedes 1000 Francs, er muss demnach dem Verlader für die verkauften sechs Fass zum nämlichen Preise Rechnung halten, wenn er auch einen Minderpreis dafür erhalten hat; allein der Verlader muss dann deren Fracht bis zum Bestimmungsorte bezahlen. A. d. H. 3) H. G. B. 301. 4) H. G. B. 309, 310.

oder von Mängeln entstanden, dem Verfrachter fremd, weil die ihm anvertrauten Güter nichts desto weniger angekommen sind. Sind aber die Fässer ausgelaufen und leer geworden, so wird angenommen, als seien sie nicht an ihrem Bestimmungsorte angekommen, und als habe der Verfrachter sein Engagement nicht erfüllt; denn dieses hatte keinen Bezug auf die Fässer, sondern auf deren Inhalt, wovon sie nur den accessorischen Theil ausmachten, folglich ist keine Fracht davon zu bezahlen.

719. Im Allgemeinen ist die Fracht nur vom Augenblick der Entlöschung an zu entrichten, wenn nicht Ereignisse von der hier oben angeführten Art die Reise rückgängig gemacht haben, und dann kann sie auch von jedem, der die Fracht zu zahlen hat, verweigert werden, indem er sich auf die Einrede stützt, dass der Capitain oder der Rheder, der für seine Handlungen haftet, ihm wegen des durch sein Verschulden erlittenen Schadens irgend eine Entschädigung schuldig ist, vorbehältlich in allen diesen Fällen des Privilegiums der Equipage nach dem, was noch im VIII. Hauptstück gesagt werden soll.

Die besondere Beschaffenheit der Versendungen zur See, die Nothwendigkeit, dass Gegenstände, die während der Ueberfahrt im Schiffe gelitten, schnell gelöscht werden, die Unmöglichkeit, sich vom Zustande dieser Gegenstände vor der Entlöschung zu versichern, modifiziren das Recht, welches im Allgemeinen den Frachtfahrern zusteht, die Waare nicht auszuhändigen, bevor sie nicht für ihre Vorschüsse und die Fracht bezahlt sind.

Der Verfrachter darf daher nicht, bei nicht erfolgter Zahlung seiner Fracht, die transportirten Güter im Schiffe zurück behalten, er kann bloss, wenn er die Zahlungsfähigkeit des Consignatärs bezweifelt, im Augenblick der Entlöschung verlangen, dass sie bei einem Dritten deponirt werden [1]), bis die Zahlung der Fracht und anderer vom Befrachter schuldigen Gelder, in Gemässheit dessen, was im folgenden Capitel gesagt wird, geleistet ist.

720. Der Capitain mag nun das Schiff verfrachtet haben oder nicht, so ist er in seiner Qualität befugt, die Fracht davon zu erheben und alle conservativen Massregeln zu ergreifen, welche diese Erhebung betreffen. Er hat aufs Beste im Interesse des Rheders zu handeln und wenn er, um dem totalen Verlust der Fracht zu entgehen, die Nothwendigkeit, worin er sich befand, Waaren an Zahlung zu nehmen, constatiren lässt, so wäre der daraus entstehende Verlust für Rechnung des Rheders.

---

1) H. G. B. 306.

Er ist, wie noch gezeigt werden soll, berechtigt und verpflichtet, von jedem Ladungsinteressenten seinen Beitrag an den Havarien, wozu er gehalten ist, zu fordern. Würde ein Ladungsinteressent durch sein Verschulden Schäden oder Havarien an den Waaren eines andern verursachen, so müsste der Capitain ebenfalls den Ersatz betreiben. In allen diesen Fällen hat er die nämlichen Rechte und geniesst die nämlichen Privilegien, wie für die Fracht. Empfängt er aber die Zahlung dieser Fracht und er liefert die Waaren aus, ohne sich das, was ihm für Havarie zukommt, rimborsiren zu lassen, noch Protestation einzulegen, so kann er sie nicht mehr fordern, und die Befrachter, deren Rechte er so vernachlässigt hat, können eine persönliche Klage gegen ihn anstellen.

Im VIII. Hauptstück soll die Wirkung und die Dauer des Privilegiums (s. № 709) wegen der Fracht und der accessorischen Theile auf die verschifften Waaren angegeben werden [1]). Dieses Privilegium kann aber verloren gehen oder illusorisch werden, wenn der Preis der Waare unzureichend war, die persönliche Klage gegen den Befrachter würde deshalb wegen der Zahlung nicht minder bestehen, und in Jahresfrist, vom Tage an gerechnet, wo die Fracht exigibel war, verjähren [2]), es sei denn, dass darüber ein Schein, oder eine Verschreibung [3]), oder ein Rechnungsabschluss oder eine gerichtliche Anmahnung vorhanden ist [4]), oder dass er seine Forderung nur ausnahmsweise opponirt.

Wenn also der Capitain unterwegs, in den im № 644 angegebenen Fällen, Waaren oder Victualien des Befrachters verkauft oder genommen hätte, dieser für die Fracht des erhaltenen Theils eine stärkere Summe schuldig wäre, als der Werth dieser Sachen betrüge, und der Rheder, der, weil er nach № 662 für den Capitain verantwortlich ist, gerichtlich verfolgt wird, sich auf die nicht bezahlte Fracht beruft, so könnte er nicht aus dem Grunde abgewiesen werden, weil die Klage auf Zahlung der Fracht verjährt ist.

Drittes Capitel.

Verpflichtungen des Capitains gegen die Befrachter.

721. Ausser den im vorigen Capitel angeführten Verpflichtungen, die dem Capitain als Repräsentanten des Rheders auferlegt sind, oder ihn in seiner blossen Eigenschaft betreffen können, und allen denjenigen, die Gegenstand des zweiten Hauptstücks waren, contrahirt

---

1) H. G. B. 307, 308. 2) Cass. 24 Decbr. 1791. 3) Vom Notar nämlich. 4) H. G. B. 433, 434.

er noch andere Verpflichtungen, (s. № 658), die ganz besonders die Erhaltung und die Ablieferung der geladenen Sachen betreffen.

Sie sind den Verpflichtungen der Fuhrleute gleich [1]. Um deren Ausdehnung und Wirkungen zu reguliren ist es gleich viel, ob diese Sachen dem Rheder angehören, der den Capitain angestellt hat, oder einzelnen Befrachtern; beide sollen hier unter dem Gattungsnamen Ablader [2] (*chargeurs*) bezeichnet werden.

Der Ablader ist verbunden, die Güter nach ihren verschiedenen Beschaffenheiten in Fässer, Ballen, Kisten etc., auf zweckdienliche Art zu verpacken; entdeckt der Capitain irgend einen Fehler daran, so muss er dies sogleich anzeigen, und sie erst dann annehmen, wenn der Sache abgeholfen ist, widrigenfalls gegen ihn die Vermuthung entstände, dass die Güter hinlänglich verpackt, und äusserlich in gutem Stande waren.

Der Capitain muss sorgfältig über die Stauung jedes Frachtstücks wachen, und in dieser Beziehung alle Verpflichtungen erfüllen, die einem Depositar oder Fuhrmann obliegen.

Ortsgebrauch oder Uebereinkunft entscheiden, ob die Transportspesen vom Quai an das Schiff, so wie das Stauen (*arrimage*) in den Frachtlohn gehören, oder ob sie der Ablader besonders bezahlen muss.

722. Ist die Ladung eingenommen, so muss der Capitain einen Empfangschein [3] (Receive, Recief) darüber geben, den man Connossement (*connaissement*) nennt [4] [5]. Es muss darin angegeben werden:

1. die Beschaffenheit und Quantität, so wie die Gattung und Qualität, die Zeichen und Nummern der empfangenen Frachtstücke;
2. der Name des Versenders (Abladers);
3. der Name und die Adresse desjenigen, an den die Sendung gemacht wird (des Destinatärs);
4. der Name und das Domicil des Capitains;
5. der Name, die Gattung und die Trächtigkeit des Schiffes;
6. der Ort der Abfahrt und derjenige der Bestimmung;
7. der bedungene Frachtlohn, es sei denn, dass eine Certepartie vorhanden ist, die einige dieser Angaben enthält, oder dass, wenn

---

1) S. L. d H. № 538 u. f. 2) Im Landhandel Verlader genannt. A. d. H. 3) Erst auf diesen Empfangschein (Receive, Recief) hin, den gewöhnlich der Steuermann gibt, wird das Connossement abgefasst. A. d. H. 4) H. G. B. 222, 281. 5) Der See-Frachtbrief wird in Frankreich in den Häfen am Ocean *connaissement*, und in denjenigen des mittelländischen Meeres *police de chargement* genannt. A. d. H.

die Ladung durch die Rheder selbst geschieht, kein Frachtpreis anzugeben nöthig ist. Im letztern Fall und in allen denjenigen, wo das Connossement als Certepartie gilt (s. № 708), müssen noch die übrigen in einer Certepartie nöthigen Angaben hinzugefügt werden.

723. Das Connossement wird in vier Exemplaren angefertigt, die von allen darin vorkommenden Personen unterzeichnet werden. Eines ist für den Ablader [1]; dem es in verschiedenen Umständen nöthig ist, z. B. um auf dasselbe hin die Waaren, die unterwegs sind, verkaufen zu können [2], oder um die Ladung, im Fall einer Contribution oder Versicherung, darzuthun. Ein anderes Exemplar ist für den Consignatär, damit er den Zustand der übergebenen Waaren mit dem im Connossement angegebenen erkennen kann, ob er sie pure in Empfang nehmen, oder ob er reclamiren soll. Manchmal bedarf er auch dieses Connossements, zur Sicherung des Privilegiums seiner Vorschüsse. Ein drittes Exemplar ist für den Capitain, damit er weiss, was er jedem Consignatär zu übergeben hat. Ein viertes ist für den Rheder, damit er die ihm zukommende Fracht kenne, und demnach mit dem Capitain oder mit dem Cargadeur, Supercargo, (*subrécargue*, s. № 646), abrechnen kann.

Es ist nicht nöthig, dass die Anzahl der Originale auf jedem der Connossemente erwähnt werde, auch nicht, dass der Capitain diejenigen, die er ausliefert, selbst schreibe; er muss aber die Quantitäten der geladenen Gegenstände von seiner Hand ausfüllen [3], und sein Exemplar muss von den Verladern unterzeichnet sein [4].

Diese vier Original-Exemplare müssen binnen vier und zwanzig Stunden nach vollendeter Ladung vom Capitain und den Abladern unterschrieben sein; letztere können nicht von ihm verlangen, dass er früher unterzeichne, da ihm die nöthige Zeit gelassen werden muss, um nachzusehen, ob alle darin erwähnten Gegenstände wirklich vorhanden sind. Ausserdem sind die Ablader verbunden, dem Capitain in der nämlichen Frist die Zollscheine (Clarirungsscheine) über die verladenen Waaren zuzustellen. [5]

724. Ist der Capitain nach № 671 Eigenthümer eines Theils der Ladung, so sollte man ein Connossement für überflüssig halten, weil er seine eigene Sache beaufsichtigt und er gegen sich selbst nicht verantwortlich ist. Da aber, wie noch angeführt werden soll, Umstände eintreten können, in welchen über Quantität und Qualität der geladenen Güter ein Beweis zu führen ist, z. B. wenn eine Entschädigung im Fall eines Seewurfs verlangt wird, oder wenn ein

---

1) H. G. B. 282. 2) S. L. d. H. № 248 u. 313. 3) H. G. B. 284. 4) Cass. 22 floréal VII. 5) H. G. B. 282.

Versicherer im Fall eines Verlustes etc. eingeklagt wird, so kann allein das Connossement diesen Beweis führen [1]).

Damit in diesem Fall kein Connossement einem andern substituirt wird, muss dasjenige über die vom Capitain für eigene Rechnung geladene Güter von zwei der vornehmsten der Equipage unterzeichnet werden [2]), und haben einige des Schiffsvolks oder Passagiere im Auslande eingeladen, so muss ein Duplicat des Connossements über ihre Güter im Ladungsorte in die Hände des französischen Consuls, und in Ermangelung desselben, bei einem angesehenen französischen Handelshause, oder bei der Ortsbehörde deponirt werden [3]). Dieses muss auch geschehen, wenn das Connossement einen Ablader interessirte, der mit dem Capitain in dem zur Ablegung eines Zeugnisses verbotenen Grade verwandt ist. Der Grund, warum der Capitain für sich selbst keinen Beweis führen kann, gibt einem von ihm an seine Verwandten ausgestellten Connossement nicht mehr Glaubwürdigkeit, wenn nicht andere Beweise zu Hülfe kommen.

Mittelst des Inhalts der Connossemente der verschiedenen Ladungsinteressenten fasst der Capitain die in № 649 erwähnten Manifeste ab.

Die regelmässigen Connossemente haben für die bei ihrer Abfassung interessirten Parteien und sogar gegen Dritte Beweiskraft [4]). Da aber diese nicht Partei sind, so sind sie berechtigt, sie streitig zu verhandeln, und deren Unächtheit oder Ungenauigkeit durch alle ihnen zu Gebote stehenden Mittel zu beweisen [5]). Wenn von den Versicherungen zur See und dem Bodmerei-Vertrag die Rede ist, sollen darüber Beispiele angeführt werden.

Aus dem Gesagten ergibt sich, dass die Connossemente nicht leicht entbehrt werden können, jedoch können sie in den in № 708 angegebenen Fällen durch Frachtbriefe oder andere Schriften, wodurch die Ladung constatirt wird, ersetzt werden [6]).

725. Der Capitain haftet, wie der Depositar und Fuhrmann [7]), für die Verluste, Geldbussen oder Confiscationen, wenn er die von den Ortsbehörden gebotenen Untersuchungen und Verificationen umgeht, und wenn er für seine Rechnung Gegenstände, deren Beschaffenheit, Qualität, oder Verbot, der übrigen Ladung Schaden zufügen könnte, geladen hätte. Er muss eben so darüber wachen, als wäre

---

1) H. G. B. 415. 2) H. G. B. 344. 3) H. G. B. 345. 4) H. G. B. 283. 5) Abw. Urth. 15. Febr. 1826. 6) Der Cassationshof hat durch Spruch vom 25. März 1835 entschieden, dass, falls ein Connossement oder eine Certepartie unregelmässig wäre, der Richter noch andere Beweise über die Ladung zulassen kann, wenn die Thatsachen und andere Documente sie darthun. *Sirey, recueil. t. 35. I. 894.* A. d. H. 7) C. G. B. 1782; H. G. B. 222.

er der Eigenthümer selbst; er hat eine besondere Aufmerksamkeit auf die Stauung der Güter zu verwenden, damit sie keinen Schaden dadurch leiden; er muss gutes Hebe- oder Windezeug liefern, und die Luken gehörig verwahren [1]. Um die Waaren vor Ratten und Mäusen zu sichern, muss er sich eine gehörige Anzahl Katzen halten; wenn Flüssigkeiten auslaufen, muss er abhelfen und die übrigen Gegenstände, die dem Verderben ausgesetzt sind, verwahren, es sei nun, dass er sie umstaut, oder das Schiff lüftet. Er kann keine Güter auf das obere Verdeck laden [2], wenn sich nicht die Reise auf die Küstenfahrt beschränkt, weil dieser Platz am meisten den Wellen ausgesetzt ist und übrigens für das Schiffs-Manoeuvre frei bleiben muss; denn käme das Schiff in Gefahr, so müssten die so geladenen Gegenstände zuerst über Bord geworfen werden, und würden auf keine Contribution Anspruch geben (s. № 735). Ist aber der Capitain vom Ablader schriftlich dazu ermächtigt worden, so ist er vor jeder Verantwortlichkeit geschützt.

Alle diese Pflichten haben nichts mit denjenigen gemein, die er zu erfüllen hätte, wenn er nach № 664 bei der Ladung auch als Geschäftsführer angestellt wäre.

726. Bei Ankunft im Bestimmungs-Hafen muss der Capitain die Waaren den ihm angegebenen Commissionären oder Consignatären in den ihm durch Convention oder Gebrauch für die Löschung bestimmten Fristen übergeben [3], wenn er nicht gegen seinen Willen daran verhindert wird. Die Empfänger müssen ihm einen Empfangsschein darüber ausstellen, widrigenfalls sie in alle Kosten und Schäden, selbst in diejenigen, welche durch Verzögerung von ihrer Seite entstehen, ersetzen [4]. Rührt dieser Verzug von höherer Gewalt her, so ist es billig, dass die Kosten der Ueberliegetage zwischen Schiff und Ladung, die wegen dieser höhern Gewalt nicht gelöscht werden kann, getheilt werden. Die Commissionäre oder Consignatäre haben die Fracht zu bezahlen (s. № 716).

Diese Uebergabe muss vom Capitain gemacht werden, ohne dass er nach dem Eigenthumsrecht oder nach dem Recht, das denjenigen zusteht, deren Connossement angegeben ist, zu fragen habe. In № 719 ist angegeben, wie er sich der Zahlung der Fracht versichern kann.

727. Das Connossement kann an den Inhaber ausgestellt werden, und dann können die daraus hervorgehenden Rechte von demjenigen angesprochen werden, der das dem Ablader ausgelieferte

---

1) H. G. B. 406. 2) H. G. B. 421. 3) H. G. B. 274. 4) H. G. B. 285.

Exemplar in Händen hat. Es kann an Ordre lauten, und derjenige, dem es durch Indossement übertragen wurde, kann dann die darin angegebenen Güter reclamiren [1]), falls nicht Einspruch eingelegt worden. In beiden Fällen aber kann der Ablader nicht mehr seine Waaren zurücknehmen, wenn er nicht alle Exemplare des Connossements wieder vorzeigt, da der Capitain gegen jeden legitimen Inhaber des von ihm unterzeichneten Exemplars verantwortlich ist. Unter welchem Rechtstitel man sich auch in Folge eines Connossements zur Beziehung der Güter präsentirt, so sind sie den Privilegien, wovon im achten Hauptstück die Rede sein soll, unterworfen und der Capitain kann ihre Aushändigung verweigern, wenn er nicht für die Fracht und andere ihm schuldige Gebühren bezahlt wird (s. № 719 u. f.).

Weigert sich der angegebene Consignatär, die Güter in Empfang zu nehmen, oder präsentirt sich Niemand, der hinlänglich dabei interessirt ist, um sie zu beziehen, so ist der Capitain berechtigt, sie an einem öffentlichen Orte zu deponiren, und kann, sogar unter gerichtlicher Autorität, davon so viel, als seine Fracht beträgt, verkaufen lassen [2]), (s. № 719) er muss aber in diesem Fall den Abladern Nachricht davon geben, so wie von jeder andern Ursache, wodurch die Uebergabe der Waare verhindert wurde.

728. Der Capitain, der nicht alle im Connossement angeführten Gegenstände übergibt, ist gehalten, deren Werth nach dem Preise am Löschplatze zu bezahlen, er müsste denn erweisen, dass der Verlust durch höhere Gewalt oder durch ein Opfer, das zur gemeinschaftlichen Rettung gebracht wurde, entstanden ist. Ebenso muss er auch die Güter für eigene Rechnung annehmen, und ihren Werth bezahlen, falls sie durch sein Verschulden Havarien erlitten haben.

Ausserdem könnte noch der Capitain und diejenigen der Equipage, die mit ihm in sträflichem Einverständniss waren, gerichtlich belangt werden, wenn er Güter unterschlagen hätte. War jedoch der Capitain genöthigt, wegen der Schiffs-Bedürfnisse, Waaren einiger Ablader zu verpfänden, oder zu consumiren, so haben sie keine persönliche Klage gegen ihn; jedoch bleiben ihnen ihre Rechte gegen den Rheder, um sich für den Preis nach № 644, 663 und 717 bezahlt zu machen.

Der Capitain ist aber, ebenso wie der Frachtführer, nur gehalten, das zurückzugeben, was ihm äusserlich gut beschaffen übergeben wurde; daher auch die Capitaine im Gebrauch haben, in die

---

1) H. G. B. 281. 2) H. G. B. 305, 206.

Connossemente die Clausel *»que dit être«* [1]) einzurücken, was so viel heissen will, als dass sie den Inhalt nicht untersucht [2]), und für die gute Beschaffenheit nicht haften wollen. Die Wirkung dieser Clausel muss sich jedoch auf den Fall beschränken, wo der Capitain die eingenommenen Güter nicht gekannt hätte, z. B. wenn er sie selbst gekauft hätte, dann wäre obige Clausel wirkungslos.

729. Weichen die Angaben in den verschiedenen Exemplaren des Connossements von einander ab, so hat dasjenige Beweiskraft, welches sich in den Händen des Capitains befindet, wenn es von der Hand des Befrachters oder seines Commissionärs ausgefüllt ist. Gegen den Capitain beweist dasjenige, welches der Ablader oder der Consignatär vorzeigt und das von der Hand des Capitains ausgefüllt ist [3]).

Würden sich aber die Angaben in zwei Connossementen widersprechen, wovon das vom Capitain vorgezeigte von der Hand des Abladers ausgefüllt, das andere im Besitz des Abladers und vom Capitain ausgefüllt wäre, so könnten die Gerichte nur nach den eingezogenen Erkundigungen, den Umständen oder dem Eide derjenigen Partei entscheiden, von der sie vermuthen, dass sie durch Irrthum eine Angabe eingerückt hätte, deren Unrichtigkeit ihr schädlich wäre.

730. Jede Klage des Abladers auf Ablieferung der Waaren verjährt ein Jahr nach Ankunft des Schiffes [4]). Wurde die Reise durch höhere Gewalt während der Ueberfahrt beendigt, so dass man genöthigt war die Waaren an einem andern, als dem Bestimmungsorte zu löschen, oder zu verkaufen, so sollte die Verjährung nur vom Tage an laufen, wo der Ablader von diesem Ereigniss Kenntniss hat. Behauptet aber der Ablader, dass die ihm ausgelieferten Waaren avariirt sind, so kann er nicht mehr innerhalb dieser Frist auftreten; er muss binnen vier und zwanzig Stunden Protestation einlegen, und nachdem er auf diese Weise sein Recht erhalten, muss er seine gerichtliche Klage in Monatsfrist, vom Datum dieser Protestation an gerechnet, anbringen [5]). Nach Orts- und Handelsgebrauch liesse sich entscheiden, wann diese Frist von vier und zwanzig Stunden ablaufen muss. Güter, die im nämlichen Connossement begriffen sind, können von so grosser Quantität und einem solchen Volumen sein, dass die Entlöschung nicht den nämlichen Tag und nicht im nämlichen Augenblick bewerkstelligt wird; es kann sogar geschehen, dass höhere Gewalt oder sehr

1) Auch *»contenu inconnu«* die deutsche Formel ist »Inhalt mir unbekannt, oder Inhalt und Gewicht (oder Maass etc.) unbekannt.«

2) Er so angegeben wurde. 3) H. G. B. 284. 4) H. G. B. 433. Cass. 28. messidor VI. 5) H. G. B. 435, 436.

erlaubte Ursachen irgend eine Unterbrechung im Entlöschen bewirken. Im Allgemeinen kann man sagen, dass, Umstände und Unredlichkeit der Parteien ausgenommen, die Frist nur dann laufen soll, wenn alle im nämlichen Connossement begriffenen Sachen gelöscht sind. Der Ablader könnte sich nicht von diesen Bedingungen befreien unter dem Vorgeben, dass er die Einrede der Compensation, wovon № 720 die Rede war, anzurufen gedenkt, gerade weil dieser ermangelnde Protest den Beweis legaler Präsumtion begründet, dass keine Havarie Statt hatte.

Manchmal geschieht es, dass die Güter nur dem Capitain consignirt sind; hier entsteht nun die Frage, wie er gegen sich selbst eine Protestation einlegen kann. Diese Frage betrifft aber nur Dritte, denn der Capitain könnte nicht die ermangelnde Protestation gegen den Ablader, seinen Committenten, einwenden: waren aber die Güter assecurirt, so würde dieser Umstand aus dem Zusammentreffen zweier in der Person des Capitains entgegengesetzter Qualitäten nicht von der Protestation befreien. In diesem Fall muss er seiner Qualität als Consignatär einen Dritten substituiren, der diese Protestation insinuiren lässt, oder was noch besser ist, er wendet sich an den Consul der Nation, und wenn keiner am Orte ist, an die Localbehörde, die einen Curator oder einen Mandatar ernennt, damit der Ablader repräsentirt werde, und ihm eine Protestation seine Rechte gegen die Versicherer erhalte.

Die Verjährung wäre nach № 720 unterbrochen, wenn ein Schein, eine Verschreibung, ein Rechnungsabschluss oder eine gerichtliche Anmahnung vorhanden ist [1]).

Diese Vorschriften über die Verjährung dürfen sich aber nicht über die angegebenen Fälle hinaus erstrecken; wenn während der Reise ein Schiff, das genöthigt ist, irgendwo anzuhalten, als seeuntauglich erklärt würde, und der Capitain, um den Verlust der Güter zu vermeiden, oder aus sonst einem Grunde, sie verkaufen liess, und den Erlös erheben würde, so könnte er sich nicht auf die Verjährung berufen [2]).

---

1) H. G. B. 434. 2) Abw. Urth. 24. Mai 1830.

Viertes Capitel.

Von den gegenseitigen Verpflichtungen, zur Havarie 1) beizutragen 2).

731. Es geschieht häufig, dass im Lauf einer Reise das Schiff oder die Ladung Zufälle erleidet, wodurch Havarien entstehen.

---

1) Ueber die Ableitung dieses Wortes s. auch *Meno Pöhls* Seerecht S. 625.

2) Im zwölften und dreizehnten Jahrhundert haben die verschiedenen Nationen, die im mittelländischen Meere Unternehmungen zur See machten, die Waaren, welche die Ladung betrafen, gemeiniglich mit dem Ausdruck: *l'avere*, *laver*, *lo haver*, *l'avoir* oder in der Mehrzahl *los havers* oder *avers* bezeichnet [1]). Von jenen Zeiten an war es gebräuchlich, dass gewisse Kosten und Gebühren, die der Schiffer sowohl im Abgangs- als im Bestimmungshafen zu entrichten hatte, von den Ladungsinteressenten getragen werden mussten. Diese Kosten und Gebühren gaben nothwendiger Weise zu einer Rechnungsführung Anlass, die man *compte des avers* oder de *l'averie* nannte, zu deren Betrag die verschiedenen Ladungsinteressenten im Verhältniss des *aver* eines jeden an den Schiffer beitragen musste. Der Ausdruck *compte de l'averie* gab demnach eine Contribution oder Repartition zwischen Ladungsinteressenten zu erkennen, und wegen des Antheils am Beitrag war es üblich zu sagen, man habe so und so viel für *averie* bezahlt. Dies bezeugt eine alte französische Urkunde jener Zeiten, worin gesagt ist: »*sachies que celui qui est geté, ne doit estre conté fors tant com il cousta o toutes ses avaries*,« d. h. »*sachez que* (wegen der Contribution) *l'objet qui est jeté, ne doit être compté ou évalué que pour le prix qu'il a couté avec toutes ses avaries.*« was die ältesten Uebersetzungen mit »*avec tous les droits et frais divers qu'il a acquittés*« ausgedrückt haben. Gerade diese Bezeichnung des Wortes *avaries* ist noch heutzutage in der in Connossementen üblichen alten Formel »*vous me payerez mon fret à raison de ... avec les avaries, suivant les us et coutumes de la mer*« beibehalten [2]).

Aus den Urkunden der ersten Jahrhunderte des europäischen Handels ergibt sich auch, dass in jenen Zeiten die Ladungsinteressenten ihre Waaren meistens begleitet haben. Es war Uebereinkunft, dass bei einem Sturme während der Einladung und Entlöschung, wobei die zuerst eingeschifften oder zuletzt zu löschenden Waaren verunglücken konnten, das Risico gemeinschaftlich getheilt wird; dass die Ausgaben, die ein Schiffer bei einer drohenden Gefahr gemacht, oder die Opfer, die er dabei gebracht, den Ladungsinteressenten zur Last fallen, und da in allen diesen Fällen der Verlust nach Uebereinkunft verhältnissmässig *per sou e per liura, ò per besant (par sou et par livre ou par pesant)* vertheilt werden sollte, so wurde der Antheil an der Contribution eines Jeden in die *averies* Rechnung gebracht, welche also nur ein Verzeichniss der Contribution war.

In Spanien, Italien und Frankreich wurde der Ausdruck »*avaries*« häufig

---

1) Kaufmannsgüter, als Habe genannt.

2) Im Deutschen: um gegen Bezahlung der Fracht und der Havarie nach Seeordnung abzuliefern

Diese sind entweder durch ein Versehen, das Jemandem zur Last fällt, oder durch eigenthümliche Mängel an der Sache, oder durch höhere Gewalt entstanden. Dieser Unterschied ist zur Entscheidung vieler Fragen wichtig, die sich auf die Assecuranz- und Bodmerei-Verträge beziehen, wovon in nachfolgenden zwei Abschnitten die Rede sein soll; sie werden aber in einem andern nicht minder wichtigen Verhältniss in Betracht gezogen: wenn nämlich auf die verschiedenen Eigenthümer des Schiffes und der Ladung die zur gemeinschaftlichen Rettung gebrachten Opfer unter diejenigen, denen sie genützt haben, zu repartiren sind.

Die Havarien dieser Art geben Anlass zur Contribution; man nennt sie gemeine oder commune Havarie (*avarie commune*) weil sie gemeinschaftlich getragen wird, oder Havarie grosse auch extraordinaire Havarie (*avarie grosse*), weil das Ganze (*le gros*), Schiff und Ladung, oder eines von beiden zum Schaden beiträgt [1]).

---

für Contribution genommen. Später, als der Assecuranz-Vertrag eingeführt wurde, nannte man »*avaries*« jeden Schaden, der zu einem Regress gegen die Versicherer Anlass gibt. Dann endlich ist das Wort *avarie* ganz gleichbedeutend mit Schaden genommen worden, selbst wenn das Risico, das ihn verursacht hat, nicht durch Versicherer garantirt wäre.

Schon lange ist in Frankreich das Wort »*avaries*« als synonim mit Schaden (*dommage*) festgestellt. Die zweite Bedeutung des Wortes »*avarie*,« nach welcher jeder Schaden zu einem Regress gegen die Versicherer Anlass gibt, ist der Ursprung der sonderbaren Unordnung in den Tit. 11 und 12 des zweiten Buches im Handelsgesetzbuch. Der eine Titel handelt von den Havarien, der andere vom Seewurf und der Contribution. Nun ist doch der Seewurf nach der Definition im H. G. B. selbst, im Titel der Havarien, nur eine Art Havarie, nämlich Havarie grosse (Art. 397 u. 400). Die Art. 401 und 402 bestimmen, wer diesen Verlust zu tragen hat und wie er taxirt werden muss; die Art. 415 u. 417 Tit. 12 wiederholen unnützerweise diese nämlichen Verfügungen in andern Ausdrücken. Ausserdem enthalten die Art. 413, 414, 416, 418, 419 Tit. 12 Verfügungen, die auf alle Fälle von Havarie grosse, und nicht bloss auf den Seewurf, anwendbar sind. Diese Fehler befanden sich nicht im nämlichen Grade in der Ordonnanz von 1681; diese beschränkte sich, sie im Tit. der Havarien, zu bezeichnen und schrieb im folgenden Titel vor, wie zu contribuiren ist. Nichtsdestoweniger war es sonderbar, dass der Seewurf in der Aufschrift eines andern Titels vorkam; was aber daher kommt, dass der Titel vom Seewurf und der Contribution von der Verordnung der Hansestädte von 1614 entlehnt war, die sich noch nicht mit den Assecuranzen befasst hatte, der Titel der Havarien in der Ordonnanz war nur ein Anhang des Titels der Assecuranzen, der nicht die Verhältnisse zwischen Ladungsinteressenten und den Schiffsrhedern, sondern bloss diejenigen zwischen dem Versicherer und dem Versicherten zu reguliren hatte, wie dies noch der Art. 408 des H. G. B. bezeugt, der dem Art. 47 der Ordonnanz von 1681, im Titel der Assecuranzen entlehnt ist.

(*Études de droit commercial par Fremery, Cap. 18 S. 198 u. f.*)

1) H. G. B. 399.

Was die andern Havarien betrifft, wenn sie durch Jemandes Verschulden verursacht wurden, so geben sie dem Eigenthümer der beschädigten Sachen eine Klage gegen den Autor und diejenigen, die für seine Handlungen haften. Rühren sie aus Mängeln der Sache, oder von höherer Gewalt her, ohne dass andere Umstände dabei obwalten, die sie in die gemeine Havarie versetzen, so werden sie vom Eigenthümer der beschädigten Sache, oder von demjenigen, der wegen dieser Art Risico an dessen Stelle getreten ist, nach den Vorschriften, die im nachfolgenden Hauptstück angegeben werden sollen, getragen [1]. Man nennt sie simple, particulaire oder besondere Havarie, (*avarie simple* oder *particulière*). Vor der Hand gehört sie nicht hierher.

Hiernach soll untersucht werden: 1. welche Havarie als gemeine (Havarie grosse) angesehen wird; 2. auf welche Weise die Contribution, zu welcher diese Havarie Veranlassung gibt, Statt hat.

Erster Abschnitt.

Havarien, welche zur Contribution Anlass geben.

732. Diese können in fünf Classen eingetheilt werden: [2].

1. In diejenigen Sachen oder Summen, die vergleichsweise an Corsaren, Piraten oder andere Feinde als Lösegeld für Schiff und Gut gegeben worden sind;
2. in den Verlust, der durch Seewurf entstanden und den Schaden, der dadurch an den verbliebenen Gütern oder am Schiffe verursacht wurde;
3. in den Verlust der Anker und anderer zu gemeinschaftlicher Rettung abandonnirten Gegenstände; der Taue und Masten, die gebrochen oder gekappt wurden; die durch Prangen zerrissenen Segel, um dem Feinde, dem Sturm und andern Gefahren, der Strandung in den nämlichen Umständen zu entgehen;
4. Verpflegung, Hauer und Kost der bei der Vertheidigung des Schiffes verwundeten Matrosen, und was an die Seeleute zu entrichten ist, die im Dienste des Schiffes und der Ladung in Gefangenschaft gerathen sind;
5. die Kosten, welche die ausserordentlichen Massregeln verursachen, die im gemeinschaftlichen Interesse während der Ueberfahrt genommen wurden. Davon soll in ebensoviel SS. hiernach die Rede sein.

1) H. G. B. 404. 2) H. G. B. 400.

§. 1.

Von den vergleichsweise gegebenen Sachen.

733. Ein Schiff kann, wie in № 683 gesagt wurde, von Corsaren, Piraten oder andern Feinden genommen werden, die manchmal statt sich desselben ganz zu bemächtigen und das Schiffsvolk gefangen zu nehmen, sich mit dem Capitain gegen ein Lösegeld abfinden. Dieser Loskauf geschieht gewöhnlich auf die in № 642 angegebene Art. Die so bezahlten Summen und die Entschädigung, die in solchem Fall demjenigen gebührt, der als Geissel gegeben wurde, werden als Havarie grosse betrachtet. Oft auch verlangt der Captor, dass man ihm sogleich Werthschaften wie z. B. Lebensmittel, Waaren etc. gebe, die er einer Forderung vorzieht. Die Eigenthümer dieser Gegenstände können sich nicht zu diesem Opfer weigern.

Es muss aber ein Vergleich, ein Accord, eine Abfindung (*composition*) mit dem Captor Statt gehabt haben, damit er das Schiff losgebe. Hätte er sich nach der Wegnahme die kostbarsten Sachen, oder was ihm am besten angestanden, geben lassen, und dann das Schiff mit dem Rest der Ladung freigegeben, so würde dieser Verlust für die Eigenthümer dieser Gegenstände nur particulaire Havarei sein; denn da sich ihrer der Feind mit Gewalt bemächtigt hat, so kann man nicht sagen, dass sie dem gemeinsamen Besten zum Opfer gebracht wurden [1]). Ebenso verhält es sich mit den Sachen, die ein Ladungsinteressent gegeben hatte, um seine Waaren, seine Person oder seine Dienerschaft loszukaufen.

Das Schiff muss auch noch wirklich gerettet worden sein. Wäre der Captor gegen den getroffenen Vergleich Herr des Schiffes geblieben, so könnten die Eigenthümer der als Lösegeld gegebenen Sachen von denjenigen nichts fordern, deren Sachen auf irgend eine andere Weise gerettet wurden, wie z. B. wenn auf den Captor Jagd gemacht wird und er das Schiff abandonnirt, Wiedernehmung, Vindication.

§. 2.

Vom Seewurf und seinen accessorischen Theilen.

734. Unter Seewurf, Werfen, Werfung (*jet*) versteht man die Handlung, einen Theil der Ladung in die See zu werfen [2]). Der Seewurf, wovon hier die Rede ist, hat Statt, wenn der Capitain in die Nothwendigkeit versetzt ist, sein Schiff, das sich bei Sturm,

---

1) H. G. B. 403. 2) H. G. B. 410.

oder Verfolgung des Feindes etc. in Gefahr befindet, zu erleichtern. Ein Seewurf, der unter andern Umständen vorgenommen würde, die diesen nicht vollkommen gleich kämen, wäre nur particulaire Havarie, die durch die Eigenthümer der geworfenen Sachen getragen wird [1]), jedoch bleibt ihnen der Regress gegen den Capitain und jeden andern Autor dieses Verlusts offen.

Der Seewurf soll daher nur Statt haben, wenn die Nothwendigkeit davon eingesehen und constatirt ist. Befindet sich das Schiff in einer Lage, welche ihn nöthig macht, so muss der Capitain die auf dem Schiffe befindlichen Ladungsinteressenten und die Vornehmsten der Equipage befragen. Sind die Meinungen verschieden, so wird diejenige der Equipage vorgezogen, selbst wenn die Interessenten die Mehrheit ausmachten, und sich dem Seewurf widersetzten. Denn es wäre zu befürchten, dass der Wunsch, ihre Waaren zu erhalten, sie verhinderte, in das einzige Rettungsmittel zu willigen, worüber das Schiffsvolk der beste Richter ist.

Wären die Vornehmsten der Seeleute in ihren Meinungen getheilt, was schwerlich der Fall sein könnte, so hätte der Capitain den Ausschlag zu geben. Wäre aber die Majorität gegen den Seewurf, so könnte das Werfen nur unter eigener Verantwortlichkeit des Capitains Statt haben, und die Gerichte hätten dann seine Rechtfertigungsgründe mit den Weigerungsgründen der Berathschlagenden zu vergleichen und darnach zu entscheiden.

735. Bei der Werfung der Güter darf nicht willkührlich verfahren werden.

Unter welchen Umständen es auch sei, und wenn Alles, was die Ladung beträfe, leblose Sachen, Vieh und andere Thiere über Bord geworfen würde, so dürfte dies nicht mit den Sclaven der Fall sein, wie gross auch die Noth wäre, und dies selbst da nicht, wo der Sclavenhandel nicht verboten ist, und die Sclaven als Waare angesehen werden. Die Menschlichkeit gestattet nicht, dass man zur Rettung seines Eigenthums und selbst seines Lebens, dasjenige anderer Menschen opfere, die nicht nach demselben trachten.

Der Anfang der Werfung wird mit denjenigen Sachen gemacht, die sowohl für das Schiff als die Personen am entbehrlichsten, am schwersten an Gewicht und von geringstem Werth sind [2]); dann kommt die Reihe an die Güter, die unter dem ersten Verdeck liegen, und zwar nach der Wahl des Capitains und dem Gutachten der Vornehmsten der Equipage, ohne dass er jedoch gehalten ist, sich daran zu kehren. Bei Vollziehung der beschlossenen Massregel richtet man sich aber nicht nach den Ladungsinteressenten.

---

1) H. G. B. 403. 2) C. G. B. 411.

Es ist jedoch billig, dass vor allen Gütern diejenigen, worüber weder ein Connossement, oder eine ihm gleichkommende Schrift, noch eine Declaration von Seiten des Capitains vorhanden ist, zuerst geworfen werden. Da der Verlust solcher Gegenstände zu keiner Contribution an die Eigenthümer Anlass gibt [1]), so würde der Capitain nicht als pünktlicher Mandatar der Rheder und Verlader haften, die in Ordnung sind, wenn er Waaren behielte, deren Verlust ihnen nichts kostet, und andere aufopferte, die durch Contribution bezahlt werden sollen. Ebenso verhält es sich mit den Gegenständen, die auf dem obersten Verdeck liegen, mit Ausnahme derjenigen bei der kleinen Küstenfahrt [2]). Ob sie nun da vom Capitain ohne Ermächtigung hingelegt wurden oder nicht, ist gleichviel. Zwar könnte allerdings der Ladungsinteressent Entschädigung von ihm fordern; würde er aber, um ihr zu entgehen, diese Gegenstände nicht vorzugsweise werfen, so hätten ihrerseits die andern Interessenten das Recht, ihn zu Schadenersatz gerichtlich anhalten zu lassen.

736. Oft ist es auch bei einem Sturme und in dringender Noth unmöglich, sich an diese Vorschriften zu halten, da mehr gehandelt als besprochen werden muss. Diese Besprechungen sind aber wie alle Vorsichtsmassregeln, welche die Gesetze gebieten, der Macht der Nothwendigkeit unterworfen; daher ist es gebräuchlich, den regelmässigen Seewurf *(jet régulier)*, dem eine Berathung vorausgeht, vom unregelmässigen *(jet irrégulier)*, zu unterscheiden, bei welchen die dringende Gefahr gewissermassen gebietet, Alles über Bord zu werfen, was sich unter der Hand befindet.

Ob nun eine Berathung vorausgegangen ist, ob sie abgefasst oder nicht abgefasst werden konnte, oder ob sie gänzlich unmöglich war, und ob man die Nothwendigkeit ohne vorhergegangene Besprechung nicht constatiren konnte: so ist der Capitain verbunden, so bald er kann, ein Protokoll zu entwerfen, worin die Motive der Werfung und die geworfenen oder die durch dieses Ereigniss beschädigten Sachen angeführt sind [3]).

Die Berathschlagungen, wodurch der regelmässige Seewurf beschlossen wurde, die Protokolle, in Betreff des unregelmässigen, werden in das Journal eingetragen und von den Personen, die an der Berathschlagung Theil genommen haben, unterzeichnet, oder ihre Weigerung zu unterzeichnen wird ausgedrückt. Zu diesen Formalitäten muss der Capitain in dem ersten Hafen, wo er einläuft, innerhalb vier und zwanzig Stunden schreiten [4]), und er darf damit nicht bis zur Ankunft des Schiffes am Bestimmungsorte warten, um die

1) H. G. B. 420. 2) H. G. B. 421. 3) H. G. B. 412. 4) H. G. B. 413.

Thatsachen eidlich zu bekräftigen; ein solcher Verzug könnte den Capitain begünstigen, um heimlicher Weise Güter ans Land zu schaffen, die er nachher als geworfenes Gut angäbe.

Der Verlust geworfener Güter ist nicht immer Folge des Seewurfs. Es kann nämlich geschehen, dass man, um sie werfen zu können, andere Theile der Ladung beschädigt, oder einige Theile im Schiffsraum zerbrechen oder sogar Löcher in das Schiff einhauen müsste (*saborder le navire*), um durch dieselben die Waaren hinauszuschaffen, ohne dass Masten gebrochen, Taue zerschnitten oder Segel zerrissen wurden. Alle diese Schäden sind den nämlichen Vorschriften unterworfen, falls sie unmittelbar vom Seewurf herrühren [1]).

§. 3.

Von den Schäden oder Verlusten, welche das Schiff erleidet.

737. Einer der gewöhnlichen Zufälle der Schiffahrt ist, dass das Schiff oder Zubehör durch Sturm, Blitz oder andere Seeunfälle beschädigt wird. Wenn also durch einen Windstoss und ohne dass der Capitain gesonnen ist, ein Opfer für das allgemeine Beste zu bringen, ein Mast gebrochen, oder das Boot losgerissen wird, oder es der Capitain vor eintretender Gefahr, während es am Schlepptau (*à la traîne*) war, abandonniren muss, um schnell absegeln zu können, so sind diese Zufälle nur particulaire Havarie, die dem Rheder ebenso zur Last fallen, wie einem Fuhrmann der Verlust einer Achse, eines Rades, die unterwegs brechen; dann contribuirt die Ladung weder zu den Beschädigungen die das Schiff erlitten hat, noch zu den Reparaturen [2]), wenn es auch total seeuntüchtig geworden wäre. In № 644 ist angegeben, was der Capitain in diesem Falle zu thun hat.

Hiezu gehört auch der Schaden, den das Schiff bei einem Gefecht vom feindlichen Feuer erlitten hat, da dieser Schaden eine der Gefahren seiner Bestimmung ausmacht.

Wenn aber während eines Sturmes oder eines Gefechts zur Erleichterung des Schiffes und der Manöver für nöthig erachtet wird, einen Mast zu kappen oder sonstige Opfer zu bringen [3]), so würden die Gründe, nach welchen der dem Schiffe durch Werfung verursachte Schaden als Havarie grosse angesehen werden muss, ebenfalls zur Entscheidung dieses gleichartigen Falles dienen.

738. Stellt man diese beiden Vorschriften zusammen, so geht daraus hervor, dass, wenn ein Windstoss den Mast zersplittert hätte,

1) H. G. B. 400. 422. 426. 2) H. G. B. 422. 3) H. G. B. 410.

man ihn zur Rettung des Schiffes kappen, und ihn nebst Segeln und Tauen über Bord werfen müsste, dieser letztere Theil als freiwilliges Opfer und Havarie grosse angesehen, und der Preis dann nach dem bestimmt würde, was der Mast und seine accessorischen Theile in dem durch Zufall verursachten Zustande werth waren.

Aus den nämlichen Gründen müssen auch die Schäden in Havarie grosse gebracht werden, die in den Fällen entstehen, wo der Capitain bei Sturm, oder wenn der Feind Jagd auf das Schiff macht, die Ankertaue kappen und abandonniren, oder wenn er um einen Sturm zu entgehen alle Segel setzen muss, und der Wind die Masten zerbrechen, die Taue zerreissen würde etc. [1]). Ebenso verhielte es sich mit dem Abandon des Bootes, das er über Bord werfen müsste, um der Gefahr oder dem Feinde zu entgehen.

Hiernach kann bestimmt werden, in welchen Fällen die Strandung als Havarie grosse angesehen werden kann. Dies kann nur sein, wenn das Schiff von einer Gefahr bedroht ist, und der Capitain, zu Vermeidung des totalen Verlustes oder der Wegnahme, es freiwillig auf den Strand setzt. Der dadurch am Schiffe oder an den Waaren verursachte Schaden, die Kosten, es wieder abzubringen (*remettre à flot*), die Waaren herauszunehmen, um es leichter zu machen, und es in den Stand zu setzen, seine Reise fortzusetzen, gehören zur Havarie grosse. Was die Strandung betrifft, die durch jedes andere, selbst zufällige oder unwiderstehliche Ereigniss veranlasst wird, so wäre sie nur particulaire Havarie, es sei denn, dass sie Folge und Wirkung eines Opfers wäre, das zur gemeinschaftlichen Rettung dargebracht wurde, z. B. wenn ein Capitain, der zur Rettung des Schiffes seine Masten gekappt, nach gelegtem Sturm ausser Stande wäre, die Klippen zu vermeiden, gegen die er sich hätte sichern können, wenn er die Masten sich erhalten hätte.

§. 4.

Von der Verpflegung, dem Lohn und den Entschädigungen verwundeter, getödteter oder zu Sclaven gemachter Seeleute.

739. In № 687 u. f. ist angegeben worden, was man den Seeleuten, die im Laufe der Reise krank, verwundet oder gefangen werden, schuldig ist. Nach den Umständen, wodurch diese Zufälle veranlasst werden, lässt sich bestimmen, ob die dadurch verursachten Kosten zur Havarie grosse gehören.

1) H. G. B. 400. 410.

Wenn also ein Seemann in Krankheit fällt, oder im gewöhnlichen Dienste des Schiffes verwundet wird, und ihm keine Schuld beigelegt werden kann, so muss er unentgeldlich verpflegt werden; es kann ihm also dafür nichts an seiner Gage abgezogen werden, sie läuft fort, so wie seine Ansprüche auf seinen Antheil am Gewinn. Da aber das gemeinschaftliche Beste nicht Schuld an dieser Krankheit war, so gehört sie zur particulairen Havarie, die dem Rheder zur Last fällt.

Wird er aber in einem Gefecht gegen Feinde oder Seeräuber verwundet, es sei nun, dass er selbst mitstreitet oder während des Gefechts den Schiffsdienst versieht, so wird er, weil er sein Leben für das allgemeine Beste gewagt hat, auf Kosten des Schiffes und der Ladung verpflegt und geheilt, welche Kosten dann zur Havarie grosse gehören [1]. Es wäre sogar der Billigkeit angemessen, einen Passagier, der in der Gefahr zur allgemeinen Rettung mit gefochten oder beim Schiffsdienste behülflich gewesen, ebenfalls unentgeldlich zu verpflegen. Wenn also ein Seemann in einem Auftrag ans Land geschickt wird, und da ohne sein Verschulden verwundet oder zum Sclaven gemacht wird, so bestimmt der Zweck seiner Mission wie, und von wem die Kosten seiner Verpflegung oder sein Lösegeld zu tragen sind. Ist er bloss im Dienste des Schiffes in See oder ans Land geschickt worden, so haben ihn die Rheder allein zu entschädigen, und dann ist es particulaire Havarie; wurde er aber im gemeinschaftlichen Dienste des Schiffes und der Ladung gesandt, so ist es Havarie grosse [2].

Es kann geschehen, dass ein Capitain, der mehrere Häfen angeht, was man Escalen machen nennt, *(faire échelle)*, sich vergewissern will, ob eine gewisse Waare sich da oder dort besser verkauft, ob sie da nicht verboten ist etc., deshalb Jemand seiner Leute ans Land schickt, um Auskunft zu erhalten, der aber ausgesandte Seemann verwundet oder gefangen wird. Obgleich eine solche Mission die Ladung direct zu betreffen scheint, so darf die Verpflegung oder das Lösegeld dieses Mannes nicht ausschliesslich zur Last der Ladungsinteressenten fallen, in deren Interesse der Capitain diese Auskunft gewünscht hat, da sie Folge seiner Pflichten ist, wofür die Committenten verantwortlich sind.

Da Kost und Verpflegung der im Gefecht verwundeten Seeleute zur Havarie grosse gehören, so muss auch in die nämliche Classe, in dem in № 687 angegebenen Fall, die Gage gebracht werden, die den in Gefangenschaft gerathenen Seeleuten gebührt; ebenso

1) H. G. B. 263, 400. 2) H. G. B. 268.

muss auch nach № 689 den Erben der im Gefechte gebliebenen oder an ihren Wunden hernach verstorbenen Seeleuten, deren Gage vom Tage ihres Ablebens bis zu Ende der Reise fortgesetzt werden.

Jedoch ist ein Unterschied zu machen. Hat der Rheder Jemanden gedungen, um den getödteten oder gefangenen Mann zu ersetzen, so verursacht ihm die Gage, die er auch an den Ersatzmann geben muss, eine doppelte Ausgabe und folglich eine Extra-Ausgabe, die, weil sie ihren Grund in der Rettung Aller hat, zur Havarie grosse gehört. Ist aber der Seemann nicht ersetzt worden, so darf die vom Rheder an die Erben gemachte Zahlung nicht als Extra-Ausgabe und folglich nicht als Havarie grosse angesehen werden, denn der Rheder bezahlt in diesem Fall nicht mehr, als wenn der Mann fortgedient hätte.

§. 5.

Von den Extra-Kosten während der Ueberfahrt.

740. Ein Schiff kann nach № 685 und 686 durch höhere Gewalt genöthigt sein, entweder in einem Nothhafen anzuhalten, oder länger als gewöhnlich zu vermuthen ist, unterwegs bleiben. Hat der Capitain freiwillig und nicht wegen widriger Winde oder Sturm eine andere Route eingeschlagen, falls ihm der Handel, mit dem Orte wo er anhalten sollte nach № 639 u. f. untersagt ist; oder hat er sich in einen Hafen oder unter den Schutz einer Festung geflüchtet, um entweder einen Schaden, den er zur gemeinschaftlichen Rettung erlitten, auszubessern, oder einer Gefahr auszuweichen, die dem Schiffe drohte, um sich da unter Convoy zu begeben und weiter zu segeln, damit nicht Schiff und Ladung aufs Spiel gesetzt werden: so gehören die Extra-Kosten, welche diese Abweichung oder Verlängerung der Reise, oder der gezwungene Aufenthalt verursachen, zur Havarie grosse [1]).

Der Analogie nach gehört dahin auch die Veränderung der Reise um der Pest zu entgehen, oder um Pestkranke ans Land zu setzen und noch mehr, wenn der Gesundheitszustand der Equipage von der Art wäre, dass die Behörde des Löschplatzes ihn nöthigen würde, anderswohin zu segeln. Wenn aber das Schiff bei dieser Abweichung von der Route durch Sturm, oder andere Zufälle höherer Gewalt Schaden erlitte, so hätte keine Contribution zu dessen Reparatur statt, weil diese Zufälle nicht unmittelbar die Ursache des zum gemeinschaftlichen Besten gebrachten Opfers sind.

Ist der Capitain in Folge von höherer Gewalt genöthigt, in einen andern Hafen oder Fluss, als denjenigen der Bestimmung einzulaufen,

1) H. G. B. 400.

und genöthigt, daselbst die Ladung ganz oder zum Theil zu löschen, um das Schiff dann wieder flott zu machen, so werden diese Extra-Kosten ebenfalls zur Havarie grosse gerechnet, weil sie zur Erhaltung des Schiffes und der Ladung gemacht wurden. [1])

Dies wäre aber nicht der Fall mit den Kosten gleicher Art, die das Einlaufen am Bestimmungs-Orte verursacht; diese werden nur als gewöhnliche Kosten angesehen, die den Eigenthümern der Waaren oder dem Verfrachter nach der Beschaffenheit ihres Vertrags und nach Ortsgebrauch zur Last fallen.

Zur Havarie grosse gehört auch nicht die Zahlung der Waaren oder Victualien über die der Capitain nach № 644 verfügt hätte; diese Ausgaben folgen aus der Verpflichtung des Rheders, das Schiffsvolk zu ernähren und am Schiffe die nöthigen Reparaturen vorzunehmen; jedoch kann er auf dem Wege der Contribution diejenigen Ausgaben zurückfordern, die darauf nach den in diesem §. erklärten Vorschriften Bezug haben.

Was die Kost und Gage der Equipage betrifft, so gehören sie bei gezwungener Anhaltung durch höhere Gewalt, wenn die Mannschaft monatsweise gedungen ist, zur Havarie grosse; denn da nach № 714 der Befrachter während der Anhaltung des Schiffes keine Fracht schuldig ist, so ist es auch natürlich, dass der Verfrachter nicht allein die Gage und die Ausgabe der Equipage bezahle [2]). Ist das Schiff auf die ganze Reise gemiethet, so unterscheidet man das, was zur gezwungenen Anhaltung Veranlassung gegeben hat. Hat dieses Ereigniss nichts mit einer Berathung gemein, welche das gemeinschaftliche Beste beabsichtigte, wie z. B. Embargo, nothwendige Reparaturen, so fällt die Havarie dem Schiffe allein zur Last [3]); denn dadurch dass der Verfrachter den Dienst der Seeleute versprochen, geschah dies für die ganze Dauer der Reise, wie lang sie auch sein mag, und die Zufälle die sie verlängern, sind auf seine Gefahr. War aber die Anhaltung in Folge einer Berathung eine gezwungene, so kehrt man zur Vorschrift zurück, dass jedes so gebrachte Opfer Havarie grosse ist [4]).

741. Die hier oben gegebenen Erklärungen können der Analogie nach zur Entscheidung von Fällen dienen, die nicht angegeben wurden.

Wenn Schiffe, aus Furcht vor Seeräubern oder feindlichen Kreuzern unter Admiralschaft oder Convoy segeln, so werden die Kosten dieser Association, die Reparaturen der bei gemeinsamer Vertheidigung erlittenen Schäden, die für Convoy bezahlten Gelder, auf

1) H. G. B. 400. 2) H. G. B. 300, 400. 3) H. G. B. 403. 4) H. G. B. 400.

die verschiedenen interessirten Schiffe vertheilt, und der Antheil, der jedem zur Last fällt, ist zwischen Schiff und Ladungsinteressenten Havarie grosse.

Wenn, um den Verlust zweier Schiffe zu vermeiden, der Capitain des einen auf Aufforderung der Equipage des andern ihm zu Hilfe kommt, seine Taue kappt oder ein Manöver macht, wodurch es scheitert und Schiffbruch oder Havarien etc. erleidet: so gibt der Schaden an Schiff und Ladung Anlass zur Contribution. Man würde sich nicht auf das beschränken, was in № 652 u. f. über das Zusammenstossen gesagt wurde; denn in diesem Fall ist nicht mehr die Rede von einem Verlust, dessen Urheber nicht gekannt ist, sondern von einem Schaden, der freiwillig zur gemeinschaftlichen Rettung erlitten wurde. Die nämliche Vorschrift könnte auch auf den Fall angewendet werden, wo die Ortsbehörde eines Hafens der Sicherheit wegen, die Befestigungstaue eines Schiffes kappen liess, dessen Capitain es nicht thun dürfte, ohne ein Versehen zu begehen und durch eine Art höhere Gewalt dazu genöthigt zu werden.

Wenn das Schiff aus den hier oben angeführten Gründen abandonnirt werden muss, ohne dass man diesen Abandon einem Betrug oder einer grossen Unklugheit zuschreiben kann, und es nach überstandener Gefahr wieder geborgen wird, so gehören die gehabten Kosten zur Havarie grosse.

Wurde ein Schiff aufgebracht und der Capitain muss irgendwo verweilen, um die Legitimität der Prise zu contestiren, so gehören die Kosten zur Bewirkung der Freilassung, Kost und Gage der Equipage während seines Aufenthaltes ebenso zur Havarie grosse, wie in dem bereits angegebenen Fall eines gezwungenen Aufenthalts.

Obgleich die verschiedenen Gebühren, wovon № 712 die Rede war, eine gemeinschaftliche Schuld der Rheder, und diejenigen der Douane eine particulaire Schuld der Ladungsinteressenten sind, so wäre die Ausgabe, die jeden Theil beträfe, Havarie grosse, wenn das Einlaufen in einen fremden Hafen, durch obige Umstände veranlasst, zur Zahlung von Gebühren dieser Art nöthigte. In № 655 sind andere Beispiele angeführt worden. An den Gerichten ist es, die Thatsachen zu erwägen und nach den Umständen zu entscheiden, da dem Capitain nicht auf seine Declaration geglaubt werden kann, und die Interessenten immer den Charakter der Zufälle, die man in Havarie grosse bringen will, erörtern können.

Zweiter Abschnitt.

Von der Contribution zur Havarie grosse.

742. Wer Waaren auf ein Schiff verladet, contrahirt von Rechtswegen die Verbindlichkeit, sie zum allgemeinen Besten zum Opfer darzubringen, und im Verhältniss beizutragen, wenn dieses Opfer das Eigenthum Anderer betrifft, damit diese dafür entschädigt werden.

In dieser Beziehung ist kein Vertrag nöthig, er geht aus der Natur der Sache hervor, man könnte fast sagen, aus dem Wesen der Certepartie. Jeder Befrachter unterwirft sich ihm, an welchem Orte und zu welcher Zeit er auch einladet, und der Verfrachter macht seinerseits das Schiff dazu verbindlich.

Es ist gleichviel, auf welche Summe der Verlust desjenigen sich beläuft, der durch Havarie gelitten hat, hier kann die Vorschrift, wovon noch bei dem Assecuranz- und dem Bodmerei-Vertrag die Rede sein soll, nicht angewendet werden, nach welcher nur Havarie verlangt werden kann, wenn sie sich auf eine gewisse Summe beläuft. Diese Vorschrift die sich an die Verhältnisse anknüpft, die zwischen denjenigen bestehen, welche Assecuranz- und Bodmerei-Verträge unterzeichnen, bezweckt nur, dass, im Fall sie darüber schweigen, ein Punkt entschieden werde, über den es ihnen frei steht, diejenige Uebereinkunft zu treffen, die sie für nöthig erachten; sie darf aber nicht auf den Fall angewendet werden, wo zwischen einigen Ladungsinteressenten und dem Rheder die verursachten Schäden durch ein Opfer zum allgemeinen Besten wieder gut zu machen sind.

Nichts hindert übrigens, dass einige Ladungsinteressenten, wenn sie gewisse Gefahren voraussehen, mit einander übereinkommen, auf eine spezielle Weise die Verluste gemeinsam zu reguliren, und die betheiligten Parteien zu entschädigen, es sei nun, dass sie die Fälle, die Havarie grosse betreffend, ausdehnen, oder dass sie die Art und Weise, sie zu taxiren und zu vertheilen, verändern, und so die Vorschriften, die noch ertheilt werden sollen, modificiren.

In nachfolgenden drei SS. soll angegeben werden: 1. in welchen Fällen die Contribution Statt haben kann; 2. auf welchen Werth und auf welche Sachen sie aufgemacht; und 3. wie dabei verfahren wird.

§. 1.

Fälle, in welchen die Contribution Statt hat.

743. Da durch die Contribution nur diejenigen entschädigt werden, welche Verluste erlitten oder Opfer zur gemeinschaftlichen Rettung gebracht haben, so muss natürlicher Weise daraus geschlossen

werden (s. № 733, 734 und 737), dass, wenn der Unfall, mit welchem man bedroht war als das Opfer gebracht wurde, sich ereignete, dann keine Contribution Statt hätte [1]); die erlittenen Verluste oder Schäden wären dann nur particuläre Havarie, die derjenige trägt, den sie betrifft.

Sind aber einmal die Gefahren, für welche das Opfer gebracht wurde, vorüber, z. B. wenn der Sturm sich gelegt hat, das Schiff dem Feinde entgangen ist, wäre es auch nur während einer kurzen Zwischenzeit, so ist man die Contribution zu leisten schuldig [2]). Hier müsste dann hauptsächlich berücksichtigt werden, dass die Fortsetzung des nämlichen Unfalls, obgleich ein Zwischenraum eingetreten ist, nicht mit einem neuen Unfall vermengt werden darf. Würden dann die geborgenen Gegenstände neue Schäden erleiden, so würden diese spätern Ereignisse, die nichts mit dem erstern gemein haben, obgleich sie sehr nahe darauf folgen, nicht verhindern, dass die Sachen, die dem neuen Unfall mehr oder minder beschädigt entgehen und glücklich ankommen, ihre erste Schuld einlösen. Nur ist zu merken, dass beschädigte Waaren, die neue Schäden erleiden, nur für ihren wirklichen Werth im Augenblick und da, wo die Contribution aufgemacht wird, beitragen, und dass, wenn sie während der Fahrt, obgleich durch spätere Ereignisse zu Grunde gegangen, deren Eigenthümer zu nichts gehalten sind, selbst wenn sie assecurirt wären.

Uebrigens darf nicht übersehen werden, dass alle angeführten Verluste und Rechte nur dann ein Recht auf Contribution geben, wenn sie in den vorgeschriebenen und hier oben angeführten Formen constatirt sind.

§. 2.

Sachen, welche der Contribution unterworfen sind.

744. Nur Sachen, zu deren Bergung die übrigen geopfert wurden, müssen contribuiren, nicht aber diejenigen, welche vor der Gefahr nicht im Schiffe lagen. Sind also Waaren unterwegs gelassen worden, so contribuiren sie nicht bei denjenigen, die bei nachher entstandenen Gefahren zum Opfer gebracht wurden.

Ebenso verhält es sich mit den Waaren, die der Schiffsbedürfnisse wegen verkauft wurden. (s. № 644.)

Man kann zwar den Einwurf machen, dass in diesem Fall die Waaren dem Eigenthümer nach dem Werth bezahlt werden, den sie zur Zeit und am Orte, wo die Regulirung geschieht, gelten (s. № 663

1) H. G. B. 423. 2) H. G. B. 424.

und 717). und dass der erhöhte Preis, den der Eigenthümer dieser Waaren erhält, Folge des gemeinsamen Opfers ist. Hier muss aber entschieden werden, dass diese Waaren nicht mehr zum gemeinsamen Risico gehören, das bei der Einladung statt hatte; dass sie ihre Rettung nicht dem Opfer verdanken, welches zum Besten dieser Gemeinschaft gebracht wurde; dass die Rheder ihren Werth schuldig geworden, dessen Bezahlung dem Risico der Fahrt nicht untergeordnet war; dass folglich die gebrachten Opfer den Eigenthümern der verkauften Waaren nichts erhalten haben. Werden sie bei ihrer Ankunft am Bestimmungorte theurer bezahlt, als im Falle wo das Schiff nicht angekommen wäre, so geht dies aus der besondern Stellung der Eigenthümer zu dem Rheder hervor, dem sie die ganze Fracht bezahlen. (s. № 717.) Sie sind also ihren Mitbefrachtern nichts schuldig, und das um so weniger, da die Fracht allein übrig bleibt, die für das gebrachte Opfer contribuirt (s. № 745), als wenn die Waaren glücklich angekommen wären.

Wenn der Capitain aus Furcht Schiffbruch zu leiden oder vom Feinde genommen zu werden, in einen Hafen oder Revier einlaufen muss und zu Erleichterung des Schiffes Waaren in Leichterschiffe (*alléges*) einladet, die glücklich anlangen, das Schiff aber mit seiner ganzen übrigen Ladung verloren geht, so sind diese Waaren keiner Contribution unterworfen [1]), da man nicht sagen kann, dass dieser Verlust zu ihrer Rettung beigetragen hat. Gehen aber die Leichterschiffe zu Grunde, so ist dies eine Art Seewurf, der zur gemeinsamen Rettung des Schiffes und der übrigen Ladung beiträgt, wofür dann Contribution sowohl für die darin eingeladenen Waaren, als für die Leichterschiffe statt hat.

Dies wäre aber nicht der Fall, wenn das Schiff mit seiner ganzen Ladung nicht im Bestimmungshafen einlaufen könnte, weil zu viel Wasser eingedrungen ist, und daher der Capitain genöthigt war, einige Waaren in Leichterschiffe zu laden, um sie ans Land zu bringen. Gingen diese verloren, so würde nicht angenommen, als sei dies in der Absicht zum gemeinsamen Besten geschehen, weil das Ueberschiffen statt hatte, ohne dass Gefahr für das Schiff vorhanden war; ihr Verlust beträfe demnach den Eigenthümer oder denjenigen, der von Rechtswegen dafür haften sollte.

Daraus ergibt sich, dass, wenn die Waaren bereits gelöscht sind und das Schiff während der Entlöschung Havarien erlitte, die von der Art wären, dass sie durch Contribution gut gemacht werden könnten, diese Waaren davon befreit wären. Würden aus dem

---

1) H. G. B. 427.

nämlichen Grunde die zum gemeinsamen Besten geworfenen Sachen wieder geborgen, so könnte der Eigenthümer, dem das Eigenthum durch den Seewurf nicht entzogen wird, indem er die Reductionen oder Restitutionen erleidet, wovon im nachfolgenden §. die Rede sein soll, nicht gehalten werden, zur Havarie grosse, die seine Waaren erst seit statt gehabtem Seewurf erlitten haben, beizutragen [1]).

745. Alles, was durch die bei der Gefahr gebrachten Opfer und Verluste, wofür die betreffenden Parteien zu entschädigen sind, vom Untergang gerettet wurde, ist der Contribution unterworfen. Ob nun die ganz oder theilweise untergegangenen Sachen im Abgangshafen oder während der Ueberfahrt eingeladen wurden, ist gleichviel; ihr Werth wird nach der Basis bestimmt, die im folgenden §. angegeben werden soll.

Kriegs- und Mund-Vorräthe, die zur Vertheidigung und Verproviantirung des Schiffes oder der Passagiere bestimmt sind, Kleidungsstücke und Preciosen, welche diese auf ihrem Leibe tragen und die nicht als Waare eingeladen wurden, contribuiren nicht [2]), ebenso auch nicht die Kleidungsstücke des Schiffsvolks und das, was es in seinem Koffer hat, wenn es auch zu einem kleinen Handel bestimmt ist; selbst wenn diese Vorräthe und Kleidungsstücke einen Theil des Seewurfs ausmachten, so würde der Werth durch Contribution bezahlt. Die Hauer der Mannschaft contribuirt auch nicht.

Die Gegenstände, zu welchen kein Connossement oder keine Angabe von Seiten des Capitains vorhanden ist, oder die auf das Verdeck geladen wurden, zu deren Zahlung, wie hier oben gesagt wurde, man nicht verbunden ist, wenn sie über Bord geworfen wurden, tragen ebenfalls zur Contribution bei, da alles Gerettete die Eigenthümer der zum Opfer gebrachten Sachen entschädigen muss [3]). Die Eigenthümer besagter Gegenstände müssen sich selbst die Schuld beilegen, dass sie wegen der Werfung den Werth nicht fordern dürfen.

Schiff und Fracht, selbst diejenige der geworfenen Güter, müssen contribuiren, weil sie bezahlt ist [4]) (s. № 717); da aber die Fracht nur eine Art Civil-Nutzen des Schiffes ist, und die Ausgaben und die Beschädigung, welche die Reise verursacht, vorstellt, so tragen beide nur zur Hälfte ihres Werthes oder Betrags bei [5]). Allein man muss dasjenige wohl bestimmen, was die Fracht, die der Contribution unterworfen ist, ausmacht. Es könnte geschehen (s. № 744), dass Waaren noch nicht im Schiffe lagen, als der Unfall, der die Havarie

---

1) H. G. B. 425. 2) H. G. B. 419. 3) H. G. B. 420, 421. 4) H. G. B. 301
5) H. G. B. 417.

grosse verursachte, sich zutrug. Dieser Theil der vom Capitain verdienten Fracht, die er nicht mehr Gefahr lief durch den Verlust der Waaren, die sie schuldig waren, zu verlieren (s. № 716) möchte nicht der Contribution unterworfen sein, weil die Havarie grosse, die nach dem Entlöschen dieser Waaren und der verdienten Fracht sich ereignete, nicht zu deren Erhaltung beigetragen hat.

Der Preis, zu welchem die geworfenen Sachen taxirt sind, ist ebenfalls der Contribution unterworfen, sonst wären ihre Eigenthümer, die von der Werfung profitiren, weil sie rimborsirt werden, mehr begünstigt, als diejenigen der geborgenen Güter.

§. 3.

Aufmachung der Contribution.

746. Um die Contribution aufzumachen, falls die Parteien nicht einig werden, stellt der Capitain über die in dem vorigen Abschnitte angeführten Verluste und Schäden und die gehabten Kosten ein Verzeichniss auf. Dies geschieht am Löschplatze, der entweder der Bestimmungsort oder derjenige ist, wo er genöthigt war, seine Reise zu endigen, es sei nun, dass sie rückgängig wurde, oder dass er gezwungen war, sie abzukürzen [1]). Sachverständige schreiten dann zur Aufmachung der Verluste und Schäden, welche diejenigen erlitten haben, denen die Vergütung nach den Vorschriften des vorigen §. zu Theil wird, so wie zur Repartition auf die Werthschaften, die contribuiren müssen. Diese Sachverständige können von den Parteien gewählt werden; und falls diese über die Wahl nicht einig werden können, so ernennt sie das Handelsgericht wenn der Entlöschungsort den französischen Gesetzen unterworfen ist, oder sie werden auch vom Civilgericht ernannt, wenn dieses die Stelle des Handelsgerichts vertritt; ist aber der Löschplatz ein ausländischer Hafen, so ernennt sie der französische Consul und in dessen Ermangelung die Ortsobrigkeit [2]).

In nachfolgenden vier Artikeln soll angegeben werden: 1. wie bei der Taxation der verlornen oder avariirten Gegenstände verfahren werden muss; 2. wie die Taxation der geborgenen Güter geschehen muss; 3. Art und Weise der Repartition; 4. die Folgen dieser Vertheilung.

Erster Artikel.

Schätzung der verlornen oder avariirten Gegenstände.

747. Um die Schäden und Verluste taxiren zu können, muss ein Unterschied in den avariirten oder verlorenen Sachen gemacht

1) H. G. B. 414. 2) H. G. B. 416.

werden. Die Havarien, die das Schiff oder gewisse Theile desselben erlitten, werden nach einer Vergleichung zwischen dem Zustande dieser Gegenstände im Augenblick des Unfalls und demjenigen, in welchen sie durch ihn reducirt wurden, gewürdert. Wenn also Taue oder sonstige bereits in Gebrauch gewesene Gegenstände zum Opfer gebracht und dafür neue angeschafft wurden, so wird der dafür ausgelegte Betrag des Einkaufs nicht völlig in die Havarie-Rechnung gebracht, sondern nur der Werth der geopferten Sache.

Betrifft der Verlust oder die Beschädigung Waaren, so werden Quantität und Qualität durch Vorlegung der Connossemente constatirt, oder durch Facturen, wenn deren vorhanden sind, falls die Angaben in den Connossementen nicht hinreichend sind [1]). Der Preis dieser Waaren wird nach demjenigen, zu welchem gleiche Quantität und Qualität am Löschplatze verkauft werden kann, bestimmt [2]). Die nämliche Basis dient auch zur Preisbestimmung der verlorenen Waaren und zur Abschätzung derjenigen, welche durch Havarie im Werth verloren haben oder verschlechtert wurden; jedoch muss auf die gemachte Abschätzung die Fracht abgezogen werden. Im ersten Augenblick scheint dies unbillig zu sein; denn sobald man demjenigen, dessen Waaren geworfen wurden, Alles, was er verloren, abzüglich des Theils, wofür er selbst in Contribution eintritt, ersetzen soll, so scheint es der Natur der Sache angemessen, dass die Fracht, welche diese Waaren bezahlten oder bezahlen sollen, bei dieser Taxation nicht in Abzug kommt, weil diese Fracht eine vom Eigenthümer der Sachen gemachte Auslage ist, und da er die Waaren verliert, er auch die Fracht verloren hat. Diese anscheinende Unbilligkeit verschwindet aber, wenn man berücksichtigt, dass die Sachen nicht nach dem Ankaufpreis abgeschätzt werden, nach welchem es evident ist, dass man auch die Fracht, die sie bezahlten, hinzufügen muss, sondern dass sie zum Preise abgeschätzt werden, zu welchem sie am Orte, wo dies vorgeht, verkauft werden können, folglich zu einem Preise, in welchem der Ankauf und die Frachtauslage begriffen sind.

Ist die Qualität der geworfenen Waaren im Connossement oder ihr Werth in den Facturen absichtlich falsch angegeben, so wird ihr Eigenthümer nicht zum Beweis zugelassen, dass sie von besserer Qualität waren, auch kann er unter keinem Vorwande verlangen, dass sie ihm zu einem höhern Preise bezahlt werden, als der Werth der Abschätzung nach der angegebenen Basis ist [3]).

Würde erwiesen, dass Waaren durch eigenthümliche Mängel, oder durch ein anderes Ereigniss vor der Werfung particuläre Havarien

1) H. G. B. 415. 2) H. G. B. 402. 3) H. G. B. 418.

erlitten hätten, so dürften sie nur nach dem Werthe, den sie in diesem neuen Zustande hatten, abgeschätzt werden, weil sie der Eigenthümer, so wie sie sich befanden, zum Opfer gebracht hat, und er nur die Herabwürdigung im Werth getragen hätte, wenn sie erhalten worden wären.

Ob diese particulären Havarien ein Recht zu einigem Schadenersatz gegen Personen geben, die sie verursacht haben, ist gleichviel, der Werth dieser Entschädigung würde nicht vom Betrag der particulären Havarien, die sie zuvor erlitten, abgezogen, und derjenige der zum Opfer gebrachten Waaren würde darum nicht vermehrt, vorbehältlich des Regresses des Eigenthümers gegen denjenigen, der den Schaden verursacht hat. Wenn diese Gegenstände schon vorhergegangene Havarien tragen müssten, so müsste ebenfalls diese Schuld vom Schätzungspreise abgezogen werden.

Es kann geschehen, dass vor der Contribution die geworfenen Sachen durch ihre Eigenthümer wieder erlangt werden, dann ist sie nur für den erlittenen Verderb und das Berglohn, das sie verursacht haben, zu entrichten [1]).

Würden in Folge von Seeunfällen oder eines andern Ereignisses Waaren verschiedener Ladungsinteressenten so vermengt, dass man sie nicht mehr von einander unterscheiden könnte, so würde der Betrag der Entschädigung, die jedem derselben gebührt, nach den Documenten bestimmt, die ihre Verladung und die im nämlichen Verhältniss gemachte Theilung constatiren.

Zweiter Artikel.

Schätzung der geborgenen Sachen.

748. Man schreitet dann zur Taxation der Gegenstände, auf welche die Contribution zu vertheilen ist.

Die Waaren und andere von der Ladung geborgene Gegenstände werden nach der nämlichen Basis, wie die verlorenen oder avariirten, ebenfalls unter den nämlichen Abzügen für Fracht oder andere Ursachen, taxirt [2]).

---

1) H. G. B. 424.

2) Von jeher war es Gebrauch, die geborgenen Güter nach dem Marktpreis am Entladungsorte zu taxiren, und in der contribuirenden Masse den Werth der geopferten Gegenstände zu begreifen, jedoch variirte man in dem Punkte der Taxation. Lange Zeit hindurch nahm man an verschiedenen Orten den Einkaufswerth oder denjenigen im Abgangshafen an, wenn die Werfung vor zurückgelegter Hälfte der Reise Statt hatte; im siebzehnten Jahrhundert aber ging man von diesem Gebrauch überall ab, und die Ordonnanz von 1681 hat nur einen wohlbegründeten, allgemeinen Gebrauch geheiligt, indem sie bestimmte, dass die Contribution für geborgene und ge-

In diesem Fall schiene es jedoch, dass die Angaben der in den Connossementen angeführten Qualitäten für diese Operation von keiner Wichtigkeit wären, weil man bei dem Vorhandensein der Waaren keiner Auskunft bedarf und diese nur in sofern nöthig ist, als man die Sachen nicht unter den Augen hat, wie dies der Fall bei der Taxation der zum Opfer gebrachten Gegenstände ist.

---

worfene Güter am Entladungsorte aufgemacht wird. (Ord. 3. Buch, 8. Tit. 6. u. 7. Art.; H. G. B. Art. 417).

Dieser Gebrauch ist dem Rechte ganz conform; denn bei gemeinschaftlicher Gefahr, die mit totalem Verlust droht, ist es der Wille jedes Interessenten, für das, was jeder von ihnen rettet, ein verhältnissmässiges Opfer zu bringen, und darüber einen Vergleich zu treffen; und da es nicht möglich ist, die Rechnung über dieses Opfer sogleich aufzumachen, so folgt daraus, dass jeder Interessent in das zu bringende Opfer eingewilligt hat, je nachdem es die Umstände gebieten, unter der Bedingung, dass die der Gefahr ausgesetzten, ihr aber entgangenen und an ihre Bestimmung gelangten Güter gemeinschaftlich den Schaden tragen, der im Namen aller Interessenten erlitten wurde. Daher kommt es auch, dass derjenige, dessen Waaren geopfert wurden, angesehen wird, als habe er sie sich erhalten, weil die Contribution ihren Werth am Entladungsplatze wiederherstellt, folglich dieser Werth in der Aufmachung der Contribution figuriren muss.

Dieser contribuirende Werth ist nicht das Brutto-Product, den die geworfenen oder geborgenen Sachen am Entladungsorte nach dem Marktpreise haben; es ist der gerettete Werth, der beitragen muss; folglich ist es der Netto-Werth, den der Eigenthümer der Waaren aus ihrem Verkauf ziehen könnte; daher muss man vom Brutto-Ertrag, die Fracht, die Kosten der Entlöschung etc. und den Discont abziehen (H. G. B. 304; Ordonnanz von 1681. 3. Buch, 3 Tit. Art. 20 und Tit. 8. Art. 6).

Da aber die geopferten Gegenstände wegen der Contribution angesehen werden, als wurden sie ihrem Eigenthümer restituirt, so folgt daraus, dass er die Fracht davon dem Schiffer schuldig ist, was auch gebräuchlich und gesetzlich ist. Bezahlt er die Fracht der Waaren, die ihm nicht geliefert werden, so muss ihm anderseits die Contribution die Mittel zur Zahlung dieser Fracht an die Hand geben; folglich ist es nicht bloss der Netto-Werth der geopferten Gegenstände, sondern ausserdem noch die schuldige Fracht, welche die Elemente des Werths ausmachen, der durch die Contribution wiederhergestellt werden soll. In der Havarie-Rechnung ist also der Werth der geopferten Gegenstände nicht der nämliche wie in der Aufmachung der Contribution; in ersterer muss er für das wirklich verlorene Netto-Product und noch für die dem Schiffer schuldige Fracht eingebracht werden; in letzterer aber darf nur sein Netto-Product vorkommen. Diese Vorschrift wird aber oft verkannt und in den meisten Aufmachungen der Havarien und Contribution (Dispache-Rechnungen) bringt man einen und denselben Werth ein. Dies rührt wahrscheinlich daher, dass der Cassationshof und Hr. *Pardessus* in den Dispache-Rechnungen, die sie als Muster aufgestellt, (s. hiernach) den Irrthum begangen haben, die Fracht vom Werthe der Waaren abzuziehen und dies sogar in der Aufmachung der Havarien, die zur Contribution Anlass geben. *Fremery, études de droit commercial p. 240 u. f.*

Dennoch müssen sich aber die Sachverständigen versichern, ob die der Contribution unterworfenen Gegenstände in Quantität und Qualität die nämlichen sind, wie die im Connossement angegebenen. Finden sie, dass sie wirklich geringer sind, so werden sie nach ihrem wahren Werthe abgeschätzt; sind sie hingegen in Quantität und Qualität höher angegeben, so werden sie nach dieser Angabe, ohne Rücksicht auf ihren wahren Zustand, abgeschätzt [1]).

Das Schiff wird zum Preise taxirt, den es im Augenblick und am Orte hat, wo die Contribution ausgemittelt wird; denn durch die Reise und den Seewurf hat es mehr oder minder gelitten. Uebrigens ist kein Grund vorhanden, es nach einer andern Basis als die Waaren abzuschätzen, die zu einem mindern Preis, als sie bei der Abfahrt hatten, abgeschätzt werden können, wenn sie durch particuläre Havarie gelitten haben, oder wenn ihr Preis am Löschplatze unter demjenigen am Ladungsorte ist.

Die Fracht wird nach den Certepartien, Connossementen und andern Auskunftsmitteln, wodurch diese Papiere ergänzt werden können, constatirt und festgesetzt, und sind keine vorhanden, so wird sie nach den im ersten Capitel ertheilten Vorschriften bestimmt.

Dritter Artikel.

Art und Weise der Repartition.

749. Die durch Sachverständige gemachte Repartition der Verluste und Schäden erhält in Frankreich Rechtskraft durch gerichtliche Bestätigung; in fremden Seehäfen durch den französischen Consul, oder in dessen Ermangelung durch jedes competente Ortsgericht. Sie wird provisorisch vollstreckt, im Fall gegen die Repartition Einwendungen gemacht werden [2]).

Um eine solche Aufmachung des Schadens und dessen Vertheilung (Dispache-Rechnung) anschaulich zu machen, soll folgendes Beispiel dienen, worin die hier obenerwähnten Hauptfälle vorkommen.

Angenommen, das Schiff Aline, das am 25. April nach Martinique gesegelt, sei am 27. vom einem Sturme überfallen worden und habe Waaren und dem Schiffe angehörende Gegenstände werfen müssen. Um seine Schäden auszubessern und seine Verluste an Schiffsgeräthe zu ersetzen, lief es am 28. April in Corunna ein, und hielt da bis zum 28. Mai an, an welchem Tage es abging, um seine Reise fortzusetzen. Am 10. Juni wird es von einem Corsaren angegriffen. Nach zweistündigem Gefecht, in welchem der Seeoffizier P. getödtet, und der Matrose L. eine Schusswunde erhielt, an deren Folgen er nach 20 Tagen

1) H. G. B. 418. 2) H. G. B. 401. 416.

gestorben, musste sich endlich das Schiff an den Corsar ergeben; dieser gab es wieder gegen ein Lösegeld in Waaren frei. Auf seiner Weiterreise machte am 21. Juni ein Corsar wieder Jagd auf dasselbe, man setzte das Boot aus, um zu retten, was zu retten möglich war. Um dem Feinde zu entgehen, setzte er Capitain alle Segel und abandonnirte das Boot; der Wind zerriss ihm zwei Segel und zerbrach einen Mast.

Nach diesen Unfällen kam das Schiff endlich in Martinique an. Die Aufmachung der Schäden und der Contribution wird folgende sein:

Aufmachung der Havarie grosse, die zur Contribution Anlass gibt.

1.	Werfung diverser Schiffszubehör während des Sturmes, und Havarie in Folge von Oeffnungen, welche zur Erleichterung der Werfung in das Schiff gehauen werden	5,000 fs.
2.	Desgleichen von Waaren des A. abzüglich der schuldigen Fracht..	10,000 »
3.	Desgleichen von 9 Fass Wein von B., die zwar bei der Einladung 1200 francs am Orte der Contribution werth gewesen, nun aber einen Minderwerth von 50 fs. per Fass wegen Leccage und Havarie haben, was sie, nebst 150 fs. Fracht, die abzuziehen ist, auf 1000 fs. stellt.........	9,000 »
4.	Werth von 10 Ballen Leinwand an C. gehörig, die einen Theil von 50 Ballen ausmacht, welche er geladen, nach Factur abgeschätzt und nach Abzug der Fracht.	4,500 »
5.	Havarie, welche die Waaren von D. bei obbesagter Werfung gelitten	2,500 »
6.	Werfung von 40 Ballen Tuch von E., die zwar 30,000 fs. nach ihrer wirklichen Qualität werth sind, hier aber nur nach der im Connossement angegebenen Qualität mit eingebracht werden.	25,000 »
7.	Werfung von 8 Fass Zucker, die Hälfte von 16 von F., die zwar nach der falschen Angabe im Connossement einen Werth von 16000 fs. hatten, der aber nach ihrer wirklichen Qualität auf.......................... taxirt wurde.	10,000 »
8.	Werfung von 1 Fass Taback, Theil einer Ladung von 6 Fass, dem G. zugehörig, die auf dem Verdeck lagen, welches Fass nicht bezahlt wird....................................	
9.	Verlust geworfenen Kriegs- und Mundvorraths.......	1,000 »
10.	Für den Mast, der, nachdem er zum Theil durch den Sturm zerbrochen, dann gänzlich gekappt und über Bord geworfen werden musste, abgeschätzt nach seinem Werthe, den er beim Bruch hatte............................	1,000 »
11.	Hauer und Kost der Seeleute während der Liegetage in Corunna..	1,000 »
12.	75 Fass Wein dem H. gehörig, die vergleichsweise den 10. Juni gegeben wurden, abgeschätzt nach den im Connossement angegebenen Qualitäten zum laufenden Preise in Martinique à 1200 fs. pr. Fass betragend, abzüglich 200 fs. Fracht pr. Fass..................	75,000 »
	Transport...	144,000 fs.

	Transport...	144,000 fs.
13.	Gold- und Silberwaaren dem J. gehörig, die vergleichsweise gegeben wurden, abgeschätzt zu...............	125,000 »
14.	Gage von P. Seeoffizier, der im Gefecht geblieben, vom 9. Juni — 24. Juli, an welchem Tage auch die Hauer der übrigen Mannschaft aufgehört hat, welche Gage von P. in Havarie gebracht wurde, weil der Capitain einen andern Mann am Anhaltungsorte für ihn eingestellt hat	225 »
15.	Kosten der Verpflegung des Matrosen L., der an seinen Wunden gestorben und nicht ersetzt wurde...........	200 »
16.	Für das Boot, das am 21. Juni abandonnirt wurde...	2,000 »
17.	Für den zerbrochnen Mast und Prangen bei der nämlichen Gelegenheit..................................	1,000 »
18.	Kosten der Expertise und der Taxation..............	575 »
	Total-Verlust....	273,000 fs.

Aufmachung des beitragpflichtigen Eigenthums zur Havarie grosse.

1.	Das Schiff abgeschätzt zu...110,000 fs. zur Hälfte...........................	55,000 fs.	
2.	Schuldige Fracht, nach den Certepartien und Connossementen 57,600, wovon die Hälfte................................	28,800 »	
3.	Taxirte Schäden und Verluste, welche das Schiff laut 1, 10, 15, 16, 17, der Aufmachung und im Art. 9 mit Ausnahme 11 und 14, die nicht contribuiren........	9,200 »	
			93,000 fs.
4.	A. für seine geworfenen Waaren, abzüglich der Fracht, taxirt auf................................		10,000 »
5.	$22^1/_2$ Fass Wein dem B. gehörig, da der Rest geworfen wurde, taxirt zu..........	22,500 »	
	Taxation von 9 Fass die geworfen wurden; s. den Art. 3 der Verluste......	9,000 »	
			31,500 »
6.	40 Ballen Leinwand von C. Rest von 50..	18,000 »	
	Taxation der 10 Ballen die über Bord geworfen wurden, laut Art. 4	4,500 »	
			22,500 »
7.	Taxation der 25 Ballen Tuch von D. laut Art. 6................................	25,000 fs.	
	für die 40 übrigen Ballen, taxirt nach Qualität................................	53,000 »	
			78,000 »
8.	Waaren von E. taxirt nach Connossementen und Facturen im Zustande, wie sie durch Havarie bei Werfung gelitten...........	60,000 »	
	Taxation dieser Havarie laut Art. 5 der Verluste	2,500 »	
			62,500 »
		Transport...	297,500 fs.

		Transport... 297,500 fs.
9. 8 Fass Zucker, Rest von 16, geladen von F. und nach der von ihm im Connossement falsch angegebenen bessern Qualität eingebracht mit	15,000 »	
Verlust der 8 übrigen nach ihrem wahren Werth laut Art. 7 taxirt..............	10,000 »	
		25,000 »
10. 5 Fass Taback von G. auf dem Verdeck geladen, welche contribuiren, obgleich ihm nichts für das sechste, das über Bord geworfen wurde, vergütet wird, taxirt zu..............		7,500 »
11. Betrag der Weine von H. laut Art. 12 der Verluste		75,000 »
12. Werth der Gold- und Silberwaaren von J. laut Art. 13 der Verluste............................		125,000 »
13. Waaren von K. taxirt zu............................		16,000 »
	Zusammen.................	546,000 fs.

Der Status der erlittenen Verluste beträgt 273,000 fs., die Taxation alles dessen, was zur Contribution beitragen muss, ist 546,000 fs., folglich contribuirt jede dieser Sachen 50% vom Werth, nämlich:

Das Schiff	50%	von 93,000	46,500 fs.
A.	»	von 10,000	5,000 »
B.	»	von 31,500	15,750 »
C.	»	von 22,500	11,250 »
D.	»	von 78,000	39,000 »
E.	»	von 62,500	31,250 »
F.	»	von 25,000	12,500 »
G.	»	von 7,500	3,750 »
H.	»	von 75,000	37,500 »
J.	»	von 125,000	62,500 »
K.	»	von 16,000	8,000 »
		Zusammen...	273,000 fs.

Die Contribuirenden, die keinen Verlust, noch Havarie grosse erlitten, oder die dafür keine Entschädigung erhalten, zahlen ihren ganzen Antheil an der Contribution ohne irgend einen Abzug. Bei denjenigen, welche Verluste und Havarie grosse erlitten, tritt zuvor Confusion [1]) mit dem, was ihnen schuldig ist, bis zum Belauf ihres Antheils an der Contribution ein, und sie bezahlen den schuldigen Ueberschuss oder empfangen denjenigen, der ihnen zu gute kommt.

Die Abrechnung wird demnach folgende sein:

[1]) Vereinigung des Berechtigten und Verpflichteten in einer Person. A. d. H.

Abrechnung.

Das Schiff schuldet für seinen Antheil an der Contribution 46,500 fs.
es kommt ihm zu gute laut Art. 1, 10, 15, 16, 17, der
Havarie grosse Rechnung.......................... 9,500 »

es zahlt demnach heraus 37,300 fs.

A. hat für die durch Werfung erlittenen Schäden zu fordern 10,000 fs.
sein Antheil an der Contribution betrifft............ 5,000 »

er empfängt 5,000 fs.

B. schuldet für seinen Antheil an der Contribution........ 157,50 fs.
dagegen kommen ihm für Havarie grosse............. 9,000 »

er zahlt heraus 6,750 fs.

C. schuldet für Contribution.......................... 11,250 fs.
dagegen kommen ihm für Havarie grosse............. 4,500 »

er zahlt heraus 6,750 »

D. schuldet für Contribution.......................... 39,000 fs.
ab sein Guthaben an der Havarie grosse............ 25,000 »

er zahlt heraus 14,000 fs.

E. schuldet für Contribution .... 31,250 fs.
dagegen kommen ihm in Havarie-Rechnung.......... 2,500 »

er zahlt heraus 28,750 fs.

F. hat beizutragen.................................... 12,500 fs.
ab davon sein Guthaben in Havarie-Rechnung....... 10,000 »

er zahlt heraus 2,500 fs.

G. hat beizutragen .... 3,750 fs.

da ihm aber nichts in Havarie-Rechnung zukommt, so
bezahlt er diese Summe ganz.

H. hat für Havarien zu fordern.......................... 75,000 fs.
dagegen contribuirt er.......................... 37,500 »

er empfängt 37,500 fs.

J. hat an Havarie zu fordern.......................... 125,000 fs.
dagegen hat er zu contribuiren..................... 62,500 »

er empfängt 62,500 fs.

K. hat seinen Beitrag von .... 8,000 fs.
ganz zu liefern.

Der Werth der Verluste und Havarien der Sachen, die keiner Contribution unterworfen sind, muss ebenfalls ganz bei der Masse der Contributionen erhoben werden, demnach werden auf diese Masse für Löhnung der Equipage nach Art. 11 und 14 der Havarie-Rechnung 1225 fs., und für Kriegs- und Mundvorrath, Art. 9. 1000 fs. abgezogen. Die Expertisekosten, die sich auf 575 fs. belaufen, werden auch abgezogen.

Summarische Wiederholung der effectiven Beiträge.

Das Schiff für	37,300 fs.
B. für	6,750 »
C. »	6,750 »
D. »	14,000 »
E. »	28,750 »
F. »	2,500 »
G. »	3,750 »
K. »	8,000 »
Zusammen...	107,800 fs.

Die Summen der effectiven Ausgaben sind:

an A. für	5,000 fs.
an H. »	37,500 »
an J. »	62,500 »
Munition	1,000 »
Löhnung	1,225 »
Expertise-Kosten	575 »
Zusammen...	107,800 fs.

Da die Summe der effectiven Beiträge der Summe der effectiven Ausgaben gleich ist, so folgt daraus, dass die ganze obige Berechnung richtig ist.

Vierter Artikel.

Folgen der Contribution.

750. Da der Capitain bei der hier oben angeführten Operation Bevollmächtigter der Verfrachter und der Equipage ist, so kann keiner von ihnen die Vertheilungs-Rechnung unter dem Vorgeben angreifen, dass sie ohne sein Wissen gemacht wurde. Allen steht für das, was ihnen zukommt, eine directe Klage gegen diesen Capitain zu, vorbehältlich seines Regresses gegen jeden der Contribuenten, die er vor dem französischen Gericht, wo diese Rechnung aufgestellt wurde, belangen kann, selbst wenn es nicht dasjenige des Domicils des Beklagten ist. Er hat demnach für den Betrag dessen, was jeder schuldet, ein Vorzugsrecht auf die geladenen Güter und die Summen, die ihm in Folge der effectiven Contribution zukommen können [1]).

Sobald der Capitain die Güter abgeliefert und die Fracht empfangen hat, ohne dass eine Protestation (Widerspruch) innerhalb vier und zwanzig Stunden insinuirt und binnen Monatsfrist nach ihrem Datum eine gerichtliche Klage darauf erfolgt ist, so ist die Klage auf Contribution, oder selbst diejenige auf Zahlung von Summen, die

1) H. G. B. 308, 428.

in Folge einer bereits regulirten Contribution schuldig sind, erloschen [1]), es sei denn, dass der Capitain einen Vorbehalt gemacht habe, dessen Wirkungen den Gerichten zu erwägen obliegt.

Die Ladungs-Interessenten würden sogar nicht zugelassen, gegen ihre Mit-Interessenten aufzutreten, denen dieser Capitain die Güter auf diese Weise ohne Reclamation übergeben hätte; dies ist Folge des Grundsatzes, dass er der Mandatar jedes derselben ist, und dass in Allem, was er thut, angenommen wird, als handle er durch sie, vorbehältlich jedoch der Gewähr, die sie gegen ihn behalten, wenn sie durch sein Verschulden nicht bezahlt sind.

751. Es kann geschehen, dass nach vollzogener Contribution und Zahlung der Dividende, einige der zum Opfer gebrachten Gegenstände von ihren Eigenthümern wieder erlangt werden; dann müssen sie sowohl das, was sie wirklich von jedem der Contribuenten, als durch Confusion sich selbst, erhalten, nach Abzug des in № 747 erwähnten Berglohns etc. und des Betrags der Schäden, welche die wiedererlangten Güter erlitten, wiedererstatten [2]).

Angenommen A. habe, seitdem die Contribution, wovon in № 749 ein Schema gegeben wurde, beendigt und saldirt worden, seine Waaren wieder erlangt, die nach Abzug des Berglohns und der erlittenen Entwährung noch 8,190 fs. werth sind, so muss er diese Summe wieder herausgeben, damit sie auf alle diejenigen verhältnissmässig vertheilt werde, die contribuirt haben. Da nun die Havarien, die durch Contribution zu bezahlen sind, 273,000 fs. betragen, so sind darauf die 8,190 fs. zu vertheilen, und jeder wird dadurch 3% von dem, was er beigetragen, zurück erhalten.

Da aber A. auch einer der Contribuenten war, so ist es billig, dass er auch in dieser Repartition begriffen wird. Laut der Aufmachung der Contribution hat er einen Verlust von 10,000 fs. erlitten; er empfing nur effectiv 5,000 fs., weil er zur Havarie grosse 5,000 beitragen musste. Nun hat er aber 8,190 fs. wieder erlangt, die er erstatten muss; er wird demnach mit dieser Summe die 300 fs. compensiren, welche ihm in der Repartition der 8,190 fs. zwischen allen Contribuenten zukommen, so dass er nur 7,890 fs. zu restituiren hat, und sein Antheil an den Verlusten, so wie derjenigen der übrigen Contribuenten, wird mittels dieser Erstattung um 3 % vermindert sein.

---

1) H. G. B. 435, 436. Abw. Urth. 12. Jan. 1825. 2) H. G. B. 429.

Fünftes Capitel.

Von den Conventionen über den Transport von Passagieren (Passage-Contract).

752. Die Schiffe dienen oft zum Transport von Reisenden, denen man den Namen Passagiere (*passagers*) gibt. Mit Ausnahme der Fälle, in welchen die Capitaine verbunden sind, Passagiere aufzunehmen, die ihnen entweder die Regierung oder die Consuln, oder andere competente Autoritäten übergeben, wobei die Ueberfahrt und die Bedingungen durch Verordnungen bestimmt sind [1]), hängen die respectiven Verpflichtungen des Befrachters und der Passagiere von ihren besondern Conventionen ab, die wie die Certepartie erwiesen werden können.

Hätte sich jedoch ein Passagier ohne vorhergegangene Uebereinkunft eingeschifft, so könnte der Capitain, wie in dem Fall № 709, die höchste Fracht verlangen, den die Passagiere für eine ähnliche Reise bezahlen, und liesse sich dieses nicht bestimmen, so müsste man sich an Sachverständige wenden; auch könnte der Richter von Amtswegen das Passagiergeld bestimmen. Hier muss jedoch bemerkt werden, dass, wenn eine Frau auf dem Schiffe niederkäme, ihr Passagiergeld wegen des neugebornen Kindes nicht vermehrt würde.

753. Der Capitain kann keinen Passagier aufnehmen, der nicht mit einem Passe und in gewissen Fällen auch mit einem Sanitätspasse versehen ist [2]). Er muss sogar die nöthige Vorsicht gebrauchen, um sich zu vergewissern, dass die Qualität des Passagiers das Schiff keiner Visite, keinen Arrest oder keiner Wegnahme in einem Zwischenhafen aussetze.

Der Passagier hat sich an Bord zu verfügen, so wie ihn der Capitain dazu auffordert; vom Augenblick an, wo das Schiff segelfertig ist, darf er ohne Einwilligung des Capitains nicht mehr vom Bord. Geschähe es dennoch, und das Schiff ginge ohne ihn ab, so würde er das bezahlte oder versprochene Passagiergeld, das er zahlen müsste, verlieren.

Der Passagier muss selbst für seine Verköstigung sorgen. Soll ihn der Verfrachter verköstigen, so ist ein förmlicher Contract nöthig, und was die Wirkung und die Natur dieser Verbindlichkeit betrifft, so richtet man sich in Ermangelung bestimmter Clauseln nach Localgebrauch oder nach den Umständen. Von Seiten des Capitains ist

---

1) Verord. v. 16. Juni 1802 (27. prairial X), 5. März 1803 (14. ventôse XI), Ord. v. 9. Jan. 1818. 2) Ges. v. 3. März 1822. Ord. v. 7. Aug.

eine Obligation dieser Art aleatorisch und wenn aus irgend einer Ursache das Schiff genöthigt ist, irgendwo anzuhalten, so muss der Capitain die Passagiere während der Liegezeit logiren und verköstigen, es sei denn, dass das Gegentheil bestimmt wurde.

Ist aber diese Uebereinkunft nicht getroffen worden, und es treten unvorhergesehene Fälle ein, oder die Reise verlängert sich und der Mundvorrath würde denjenigen Passagieren ausgehen, die sich selbst verköstigen müssen, so können sie vom Capitain die gleiche Kost verlangen, welche ihre Mitgenossen erhalten und sie nach einer billigen Taxe bezahlen. Dies ist Folge der Obligation, die ihnen nach № 644 auferlegt ist, ihrerseits ihren Mund-Vorrath zum gemeinschaftlichen Gebrauch herzugeben, wenn das Schiff an Lebensmitteln Mangel leidet [1].

754. Der Capitain ist nicht verbunden, auf Verlangen oder im Interesse eines Passagiers in andere Häfen als in denjenigen anzuhalten, wohin er seiner Instruction gemäss, oder durch höhere Gewalt genöthigt, segeln muss; und ist die Expedition von der Art, dass er einige Plätze angehen (Escaten machen) muss, so könnte sich der Passagier nicht widersetzen unter dem Vorgeben, dass seine Ankunft am Bestimmungsorte dadurch verspätet wird.

Wäre ein Passagier mit einer ansteckenden Krankheit behaftet, so kann und muss ihn der Capitain, selbst wider dessen Willen, am ersten Orte, wo ihm Hilfe geleistet werden könnte, deponiren.

Ob ein Passagier, der vor Ende der Reise das Schiff verlässt, das ganze Passagiergeld, das er für seine Ueberfahrt versprochen, bezahlen muss, lässt sich nach den Regeln entscheiden, die denjenigen analog sind, welche in № 713 u. f. angegeben wurden.

755. Der Passagier, der den Capitain die Effecten, die er mit sich führt, zur Aufbewahrung anvertraut hat, wird in diesem Betracht als Ladungsinteressent angesehen. Hat er sie aber nicht declarirt, so hat er, im Fall eines Verlustes oder einer Havarie, nur in so fern ein Recht auf Entschädigung, als er die Schuld dem Capitain oder dem Schiffsvolk beilegen kann.

Die Passagiere müssen in Allem, was der Capitain von ihnen zur Erhaltung der guten Ordnung, der Ladung und der Vertheidigung des Schiffes fordert, gehorchen, und falls sie ein Delict begehen, so ist dieser berechtigt, zu verfahren, wie in № 638 angegeben wurde.

Würden Passagiere am Bord einen Diebstahl an Gütern oder Lebensmitteln begehen, oder sie verderben, so würden sie mit Einsperrung bestraft [2].

---

1) H. G. B. 249. 2) Straf-Ges. B. 386, 387.

Fünftes Hauptstück.

Von See-Assecuranzen [1]).

756. Die See-Assecuranz (*assurance maritime*) ist ein Vertrag, wodurch sich der eine der Contrahenten gegen den andern verbindlich macht, zu einem übereingekommenen Preise die Verluste oder Schäden, welche Sachen erleiden, die den Gefahren der See-Schifffahrt ausgesetzt sind, zu vergüten.

Alle Vorschriften, welche über die See-Versicherungen gegeben werden sollen, wie ausgedehnt und zahlreich sie auch scheinen, sind nur genaue und mehr oder minder directe Folge der allgemeinen Grundsätze über die Assecuranzen [2]). Allein die Wichtigkeit der Seegeschäfte, die ihren Erfolg und ihre Ausdehnung den Assecuranzen verdanken, die vielfachen Fragen, welche die unendliche Varietät der Ereignisse herbeiführt, stipulirte Clauseln oder Anforderungen von contrahirenden Parteien, geben zu zahlreichen Schwierigkeiten Anlass, und erfordern in Betreff der See-Assecuranzen Entwickelungen, die Gegenstand dieses Hauptstücks sein sollen.

Dasselbe zerfällt in folgende Capitel:

1. In die allgemeinen Grundsätze über die See-Assecuranz.
2. In die Formen des Contracts, der sie constatirt.
3. In die Rechte und Klagen des Versicherten gegen den Versicherer.
4. In die Rechte und Einreden des Versicherers gegen den Versicherten.
5. In die Fälle, in welchen der Assecuranz-Vertrag ganz oder theilweise aufgelöset werden kann, was man gewöhnlich Ristorno nennt.

---

1) Die älteste Gesetzsammlung in Frankreich über die See-Assecuranzen ist im *Guidon de la mer*, der in *Rouen* zwischen 1556 und 1584 abgefasst wurde. Nach einem Edict von 1556 wurde die Jurisdiction des Priors und der Consuln in *Rouen* gegründet, und ihr das Recht ertheilt in Prozessen, die Assecuranzen betreffend, zu entscheiden; auch spricht das Edict von einem *greffier des assurances*, der unter königl. Autorität und durch die Innung der Kaufleute angestellt wurde. In dem Edict von 1584 wurde die Entscheidung in Assecuranzsachen dem Admiralitätsgericht übertragen. s. *Fremery*, *études de droit commercial p. 282* u. *Pardessus*, *collection des lois maritimes. Chap. XIII. p. 372.* A. d. H.

2) S. L. d. H. achtes Hauptstück, dritte Abtheilung.

Erstes Capitel.

Allgemeine Grundsätze über die See-Assecuranzen.

757. Ein See - Assecuranz - Vertrag setzt nothwendigerweise Gegenstände voraus, die einer der Contrahenten ganz oder theilweise in Folge von Seeunfällen zu verlieren fürchtet; diese Gegenstände müssen also einem Risico wirklich ausgesetzt sein, und der Versicherer muss ein Aequivalent für die Gefahren erhalten, die er zu laufen sich verbindlich macht.

In nachfolgenden drei Abschnitten soll angegeben werden:

1. Was Gegenstand einer Versicherung zur See sein kann.
2. Das Risico, das der Versicherer auf sich nimmt.
3. Das Aequivalent, das der Versicherer als Preis dieses Risico gibt.

Erster Abschnitt.

Sachen, welche Gegenstand einer See-Assecuranz sein können.

758. Alles was Gegenstand eines kaufmännischen Vertrags sein kann, läuft Gefahr zu Grunde zu gehen, oder ganz oder zum Theil durch Seeunfälle zu verderben, und kann Gegenstand der Assecuranz sein.

Schiff und Alles, was ihm mehr oder minder wesentlich angehört, stehen im ersten Rang. Man kann ein Schiff ohne Einschränkung assecuriren lassen; dieser Geschlechtsausdruck begreift Rumpf und Kiel, Takelage etc., selbst die Victualien und die Munition, wenn sie nicht davon ausgenommen ist, so wie die Gegenstände nämlicher Art, die während der Reise substituirt werden könnten [1]. Man kann aber auch diese verschiedenen Gegenstände getrennt und beschränkungsweise assecuriren lassen, die in diesem Fall als eben so viel getrennte Körper angesehen werden können. Diese Art Assecuranz, die ziemlich selten ist, lässt sich niemals vermuthen. Dadurch allein, dass man ein Schiff versichert, indem man sich der üblichen Ausdrücke Kiel, (*quille*) oder Rumpf, Casco (*corps*) oder nur des Ausdrucks Schiff (*navire*) bedient, sind schon die Takelage und Geräthschaften, Munition und Victualien im Contract begriffen.

---

1) H. G. B. 334.

Es ist jedoch wichtig, die Befugniss auf Rumpf und Kiel eines Schiffes assecuriren zu lassen, mit der Assecuranz einer bestimmten Summe nicht zu vermengen. Die Folgen dieses Unterschiedes sollen noch angegeben werden.

759. Waaren und andere Gegenstände die im Schiff verladen sind, können ebenfalls gegen Seegefahr versichert werden. Oft werden sie nach ihrer Beschaffenheit und Gattung namentlich angeführt. Manchmal bedient man sich der generischen Benennung Ladung, Güter, Cargaison, Kaufmannschaften, (*cargaison*, *chargement*, *facultés*) wodurch Alles, was in das Schiff geladen wurde, obgleich unter mehr oder minder beschränkten Benennungen, bezeichnet wird, ohne dass man nöthig habe, ins Einzelne einzugehen. Das Wort „Pacotille" (*pacotille*) bezeichnet gewisse Theile von Waaren, die speciell Abladern angehören und nichts mit denjenigen Waaren gemein haben, die sie in der Hauptladung haben konnten. Wenn die Rede von der Schätzung der versicherten Sachen ist, wird sich zeigen, dass die Kosten der Einschiffung dieser Sachen, und in gewissen Fällen sogar die Fracht, in dieser Assecuranz begriffen werden können. Im Allgemeinen begreift die blosse Assecuranz, die „auf Schiff" ohne weitere Erklärung genommen worden, die Ladung nicht, die dem Versicherten angehört, es müsste denn, nach Umständen oder nach Auslegung erwiesen werden, dass die Absicht der Parteien dahin ging Alles in einer gemeinschaftlichen Assecuranz zu begreifen. Die Assecuranz der Ladung trifft das ganze Interesse, das der Versicherte an allem was im Schiffe ist, hat; nicht nur das Geld, die Preciosen, worüber Connossemente oder Facturen vorhanden sind, sondern auch die mit dem Namen „Pacotille" bezeichneten Sachen, wo hingegen die Assecuranz auf Pacotille dem Versicherten keine Rechte auf einen aliquoten Theil der Ladung gibt.

Die Assecuranz kann genommen werden auf irgend einen Theil der Ladung, z. B. auf gewisse Waaren, was dann alle diejenigen ausschliesst, die, wenn sie dem Versicherten zugehören und sich auf dem nämlichen Schiffe befinden, ihrer Beschaffenheit, Gattung oder Qualität nach, nicht in der Bezeichnung, welche die Police ausdrücken würde, begriffen werden könnten. Sie kann auch auf einen bestimmten Theil geschlossen werden, z. B. auf ein Quart, ein halbes; dies hiesse aber nicht einen blossen Theil der Ladung assecuriren lassen, wenn man die Assecuranz auf einen Minderwerth limitiren würde z. B. 15,000 fs. auf eine Ladung von 30,000 fs. Der Unterschied zwischen diesen zwei Arten von Verträgen soll noch angegeben werden.

760. Die Versicherung kann nicht auf die einzigen Sachen, die der Versicherer bei der Convention besass, und wirklich im Abgangshafen verladen hat, limitirt sein. Die Parteien kommen oft überein, dass der Capitain gewisse Plätze, wo er es für dienlich erachtet, angehen darf, um da Waaren zu löschen und sie durch andere, die successive in der Asseсuranz begriffen werden, ersetzen kann. Ist diese Assecuranz nur für die Hinreise geschlossen, so hat sie keinen Bezug auf die Waaren, die der Versicherte am Bestimmungsorte oder während der Herreise gekauft hätte. Man muss sich darüber förmlich erklären und angeben, dass man aus- und eingehende Waaren versichert, in welchem Fall dann die auf dem nämlichen Schiffe geladenen Retouren ebenfalls assecurirt sind.

Man könnte auch stipuliren, dass die Versicherung auf diesen oder jenen Theil der Ladung, oder auf Waaren, die bei der Ausreise geladen wurden, oder auf Retouren geschlossen ist. Daraus folgt aber nicht, dass der Versicherte die Wahl hätte, nach Umständen, die vom Versicherer übernommene Verbindlichkeit, die erlittenen Verluste auf diese oder jene Partie anzuwenden, je nachdem sie mehr oder minder bedeutende Havarien gelitten hätte; eine solche Wahl würde den Betrug begünstigen. Da die Verträge, besonders ihrem Wesen und ihrer Beschaffenheit nach, auf eine redliche Weise ausgelegt und vollzogen werden sollen, so muss entschieden werden, dass nach dem wahren Sinn einer solchen Clausel die Versicherung zu gleicher Zeit dasjenige trifft, was dem Versicherten an dem einen und andern Gegenstand angehören wird, oder, falls schon ein Theil versichert oder verbodmet ist, das, was vom Werthe des Gegenstandes unversichert geblieben ist, was man *découvert* nennt, und für welchen Theil der Versicherte in Bezug auf die vorhergegangenen Versicherungen als sein eigner Versicherer angesehen wird. War der unversicherte Theil von beiden Seiten gleich, so ist die Assecuranz verhältnissmässig auf den Rest des einen und andern anwendbar.

Hat Jemand in Folge der nämlichen Grundsätze eine gewisse Quantität specificirter Sachen assecuriren lassen, und hat er weit mehr davon eingeladen, so ist der Assecuradeur nicht berechtigt, sein Risico auf den ihm beliebigen Theil anzuwenden. Da der unversicherte Theil mit dem versicherten untheilbar ist, so wird angenommen, dass der Versicherer und Versicherte gemeinschaftliche Versicherer in dem Verhältniss sind, das sich aus der Police und dem unversicherten Theil ergibt.

761. Die Versicherung kann auf Schiff und auf Ladung (*sur corps et sur facultés*) geschlossen werden, jedoch ist es wichtig zu unterscheiden, ob sie getrennt oder gemeinschaftlich

war. Sie ist getrennt genommen, wenn man das Schiff besonders, oder die Ladung ebenfalls besonders assecurirt, oder wenn man eine gewisse Summe auf Casco, eine andere auf Ladung versichert, in welchem Fall Schiff und Ladung eine getrennte Masse ausmachen.

Die Assecuranz ist gemeinschaftlich genommen, wenn Schiff und Ladung mit einander assecurirt werden, oder eine Summe auf Casco und Ladung. In diesem Fall machen beide eine einzige Masse aus, und die Versicherung wird über beide repartirt.

Z. B. ein Kaufmann lässt 8000 fs. auf Schiff und Ladung versichern; er ladet nichts ein, ist aber Mitrheder für 10000 fs. Gehen Schiff und Ladung verloren, so hat er das Recht, von dem Versicherer 8000 fs. zu fordern, hätte er aber das Schiff nur zur Hälfte und die Ladung zur andern Hälfte assecuriren lassen, so würde die Versicherung nur für 4000 fs. bestehen, d. h. für den Theil, der das Schiff betraf, weil ihm nichts von der Ladung gehörte.

Was bis jetzt gesagt wurde, ist nur auf körperliche Sachen anwendbar. Man kann aber auch eben so wie bei den Assecuranzen zu Lande seine Freiheit oder sein Leben gegen Seegefahren versichern lassen [1].

762. Da die Befugniss, sich das versichern zu lassen, was man zu verlieren Gefahr läuft, auch auf die Solvenz eines Schuldners oder auf die Gefahren, welche eine dem Gläubiger speciell verpfändete Sache ausgesetzt ist oder ausgesetzt werden kann, anwendbar ist: so kann der Darleiher auf Bodmerei (Bodmereigeber) nach den Vorschriften und in den Fällen, die noch im folgenden Hauptstück erklärt werden sollen, sich die Bodmereigelder von einem Dritten assecuriren lassen, d. h. er kann bedingen, dass, wenn er in Folge von Gefahren, denen der verbodmete Gegenstand ausgesetzt ist, seine Forderung oder einen Theil davon verliert, dieser Verlust vom Versicherer ersetzt wird. In See-Assecuranzen kann er sich aber nicht den gehofften Gewinn (an noch unverkauften Waaren), den ihm der Entlehner versprochen, garantiren lassen.

Z. B. A. leiht dem B. gegen Verpfändung eines Schiffes 3000 fs., zu 20% Prämie; er muss demnach, wenn die Reise glücklich ist, 3600 fs. empfangen. Geht das Schiff verloren, so hat A. nichts zu empfangen. Allerdings läuft er zwei Risicos, das eine, sein Capital zu verlieren, das andere, die 600 fs. Prämie nicht zu erhalten; jedoch darf er nur sein Capital versichern lassen, da dessen Verlust eine Auslage ist, die ihn ärmer macht; er kann aber die 600 fs. Prämie, die nur ein möglicher Gewinn und keine Auslage sind, nicht assecuriren lassen. Da übrigens dieser Gewinn den gesetzlichen Zinsfuss überschreitet, so wird er nur beim Bodmerei-Vertrag und in Betracht der Chancen, die man dabei läuft, erlaubt. Wäre dessen Versicherung gestattet, so würde die vom Versicherer versprochene Garantie das vom A. gemachte Darlehen in einen wucherlichen Contract umändern.

---

1) S. L. d. H. № 588 u. f.

Der Entlehner selbst könnte die Bodmereygelder dem Darleiher nicht assecuriren, da er nur in Betracht des von letzterm übernommenen Risico einen Gewinn versprochen hat. Würde er Versicherer für das, was ihm geliehen worden, so würde der Bodmerey-Vertrag in seinem Wesen verletzt, es wäre dann ein wahrer, versteckter Wucher.

763. Nach № 757 wird der Versicherer nur dann gegen den Versicherten verbindlich, wenn dieser ihm eine Summe oder einen andern Werth gibt oder verspricht, den man Prämie (*prime*) nennt. Wenn der Versicherte, statt diese Prämie baar zu bezahlen, was in den See-Assecuranzen selten geschieht, die Verbindlichkeit contrahirt, sie nur nach eingetretenem Ereigniss zu bezahlen, so kann er diese zukünftige Schuld zu einer Assecuranz machen, bei welcher der Versicherer mittels einer speciellen Prämie sich verbindlich macht für ihn die versprochene Prämie zu bezahlen.

Von dieser Befugniss und von der Theorie, auf welche sie sich gründet, soll in № 790, wo die Prämie vorkommt, das Nähere gesagt werden.

764. Sachen, die bloss eventuell sind, können niemals assecurirt werden, obgleich sie Gegenstand sonstiger Verträge sein können [1]. Ein Verfrachter kann demnach die Fracht, welche ihm die Ladungs-Interessenten für den Transport ihrer Waaren zu zahlen versprochen haben, die man zu verdienende Fracht nennt (*fret à faire, fret de marchandises à bord*) nicht assecuriren lassen [2], denn da diese Fracht nach № 716 nur in dem Fall schuldig ist, wenn die geladenen Gegenstände am Bestimmungsorte angekommen sind, so existirt sie noch nicht im Augenblick, wo die Assecuranz unterzeichnet wird, sie ist vor der Hand noch kein Civilnutzen des Schiffes, sondern nur ein eventuelles Product. Ist aber die Fracht verdient, d. h. trägt sie das Merkmal einer Forderung eines gewissen Rechts an sich, und ist sie ausserdem See-Unfällen ausgesetzt, so kann sie ebenso versichert werden, wie ein Gläubiger sich die Zahlungsfähigkeit seines Schuldners garantiren lassen kann. Es ist daher wichtig, zu bestimmen, was man unter verdienter Fracht (*fret acquis*), deren Versicherung nicht untersagt zu sein scheint, verstehen kann.

---

1) S. L. d. H. № 589.

2) H. G. B. 347. Der Cassationshof hat durch Spruch vom 5. Juni 1832 entschieden, dass ein Assecuranz-Vertrag über zu verdienende Fracht selbst dann ungiltig ist, wenn die Parteien durch Particular-Vertrag eine solche Assecuranz geschlossen haben, da eine gesetzlich ungiltig erklärte Acte durch keine Einwilligung giltig werden kann. Sirey, recueil t. 32, I, 321.

765. Es gibt mehrere Hypothesen, in welchen die Fracht sogleich verdient und versichert werden kann. Dies ist zuvörderst der Fall, wenn der Verfrachter berechtigt ist, von Waaren, welche Fracht schuldig, und gelöscht sind, die Zahlung der Fracht zu verlangen. Dieses Recht steht ihm sogar zu, wenn Waaren untergegangen sind; der Befrachter muss dann ebenfalls die durch Vertrag versprochene Fracht bezahlen (s. № 716 u. f.). Diese Art Fracht kann nicht anders als Forderung und aus Vorsicht gegen die Insolvenz des Befrachters, der sie schuldet, assecurirt werden [1]).

Es gibt noch eine andere Hypothese, in welcher die Fracht der geladenen Waaren die Merkmale einer verdienten Fracht haben und assecurirt werden kann, zwar nicht gegen die Zahlungsunfähigkeit des Schuldners, wohl aber gegen die Chance in Folge von See-Unfällen nicht bezahlt zu werden.

Z. B. Ein Schiff nimmt in Martinique eine Ladung Zucker zu 50 Centimes Fracht ein, um in Cadix consignirt zu werden, unter der Bedingung, dass die Fracht auf 60 Centimes erhöhet wird, wenn das Schiff bis Bordeaux segelt. Kommt der Capitain in Cadix an, so kann er da löschen und die Fracht von 50 Centimes verlangen; zieht er aber vor, die Reise bis Bordeaux fortzusetzen, und da zu 60 Centimes bezahlt zu werden, so kann er die Fracht von Martinique bis Cadix, die er da zu fordern berechtigt war, assecuriren lassen, wenn er nicht bis Bordeaux segeln wollte, und die er in der Absicht, sie zu vermehren, einem Risico aussetzt. Diese Fracht von Martinique bis Cadix ist ein gewisses Recht, wovon er freiwillig die Chance läuft, nicht bezahlt zu werden, wenn die Ladung Zucker bei der Fahrt von Cadix nach Bordeaux zu Grunde ginge, weil angenommen würde [2]), dass die Reise von Martinique bis Bordeaux unternommen wurde und der Verlust, der sich bei dieser Reise ereignete, den Befrachter von der Verbindlichkeit befreiete, die Fracht davon zu bezahlen (s. № 716). Das Einzige, was noch nicht verdient ist, ist die Vermehrung von 10 Centimes für die neue Fahrt von Cadix nach Bordeaux, weil er sie nicht in Cadix verlangen konnte.

766. Die Anwendung dieser Grundsätze beweiset, dass der gehoffte (imaginäre) Gewinn auf verschiffte Waaren nur in der Möglichkeit, aber nicht in der Wirklichkeit vorhanden ist, folglich kann er nicht Anlass zu einem Risico sein [3]).

Der Seehandel liefert im Betreff der Prisen ein specielles Beispiel der Anwendung dieser Vorschrift. Man kann diejenige nicht assecuriren lassen, die man zu machen beabsichtigt, oder zu machen hofft. So gut man aber Waaren zu ihrem Verkaufspreise im Augenblick des Contracts assecuriren kann, deren Transport von einem Orte zum andern, oder jede andere Ursache, einen Werth gegeben

1) Cass. 28. Sept. 1792. 2) und zwar in Folge der Bedingung, s. L. d. H. № 184. 3) H. G. B. 347. L. d. H. № 589.

hat, der den Ankaufspreis übersteigt, ebenso kann man eine gemachte Prise, obgleich sie noch nicht an ihrer Bestimmung angelangt ist, oder die sogar wieder genommen werden kann, assecuriren lassen, weil es wirklich ein vorhandener und nicht eventueller Gewinn ist, der, wenn man will, einem Risico unterworfen ist, das aber deshalb nicht weniger in seiner ganzen Wirklichkeit besteht.

Man kann weder ganz, noch theilweise, die Gage der Seeleute, oder ihren Antheil am Gewinn der Reise, oder an der Fracht, (s. № 690 u. f.), assecuriren [1]). Zu diesen angegebenen Gründen, die in diesem Fall anwendbar sind, weil ihnen diese Gage nur nach glücklich beendigter Reise zukommt, treten noch andere von allgemeinem Interesse hinzu, welche diese Arten von Assecuranzen in einem noch ungünstigern Lichte darstellen. Der Zweck, den der Gesetzgeber im Auge hatte, die Seeleute durch persönliches Interesse zur Erhaltung und Vertheidigung des Schiffes zu binden, würde nicht erfüllt; denn da ihr Lohn ihnen gewiss ist, welches Ereigniss auch eintreffen mag, so würden sie im Dienste gleichgiltig werden, was dann die schlimmsten Resultate herbeiführen könnte.

Derjenige, welcher die hier angegebenen verschiedenen Verbote übertreten hat, kann unter keinem Vorwande von gutem Glauben oder Mitschuld seines Gegners die Vollziehung des Vertrags verlangen. Hier hat das Ristorno Statt, wovon im fünften Capitel dieses Hauptstücks die Rede sein soll.

Auch ist zu merken, dass, wenn eine Sache, die nicht assecurirt werden kann, in Verbindung mit andern, die es sein können, assecurirt wird, der Vertrag desshalb nicht ungiltig ist, sondern blos auf den erlaubter Weise assecurirten Theil reducirt werden kann.

767. Der Versicherte kann die einmal versicherte Sache nicht doppelt versichern lassen [2]); dies kann aber ein Assecuradeur thun, und bei einem andern Versicherer die übernommene Gefahr reassecuriren lassen; einem Versicherten ist aber nicht untersagt, sich die Zahlungsfähigkeit des Versicherers garantiren zu lassen. Eben so kann man den Rest einer Sache assecuriren lassen, die nur zum Theil assecurirt wurde, oder man kann gegen gewisse Gefahren diejenige versichern lassen, die bereits gegen verschiedene Risicos versichert wurde.

Wenn also eine Ladung durch erste Police mit 30000 fs. mit der Clausel frei von Havarie (*franc d'avaries*) assecurirt wurde, wodurch, wie hernach gezeigt werden soll, der Versicherer nur gehalten ist, für den gänzlichen Untergang einzustehn, so kann diese nämliche Ladung nur noch für die übrigen Gefahren assecurirt werden.

---

1) H. G. B. 347. 2) L. d. H. 589.

Man kann auch die **Extra-Ausgaben** versichern lassen, die man während der Reise zur Reparatur eines Schiffes gehabt hat, der Capitain mag sie nun aus den Geldern, die er vom Rheder empfangen oder aus denjenigen der verkauften oder verbodmeten Waaren bestritten oder dafür Wechsel auf den Rheder ausgestellt haben, so ist dies immer eine Vermehrung der Einlage, die bei einem Seeunfall als Verlust für ihn eingebracht werden kann.

Angenommen, ein Capitain habe ein Schiff, das bei seiner Abreise zu 100,000 fs. taxirt und für diese Summe assecurirt wurde, nach einem Sturme repariren lassen und die Kosten der Reparatur beliefen sich auf 10,000 fs. Kommt das Schiff glücklich an, so ist allerdings der Rheder berechtigt, die Erstattung dieser 10,000 fs. vom Versicherer zu fordern; geht es aber nach der Reparatur unter, so kann der Rheder vom Versicherer nur die 100,000 fs. verlangen, die 10,000 fs. aber, die auf die Reparatur verwendet wurden, wird er verlieren; der Rheder hat aber das Recht, diese Ausgabe assecuriren zu lassen. So kann man die zur Loskaufung eines nicht assecurirten Schiffes ausgelegte Summe versichern lassen und sie zum Schätzungswerthe fügen, oder sie später als eine neue Ausgabe versichern lassen, da sie eine Auslage ist, die, ohne den verkäuflichen Werth der versicherten Sache zu vermehren, doch das Risico desjenigen vergrössert, dem sie angehört.

768. Da man jedoch nur das kann versichern lassen, was man zu verlieren Gefahr läuft, so kann der Bodmereynehmer weder die aufgenommene Summe selbst, wenn er sie eingeladen, um sie zu kaufmännischen Operationen zu verwenden, noch die Waaren, die er gekauft, oder die Ausgaben, die er mit dieser Summe bezahlt, sich assecuriren lassen, weil er kein Risico dabei läuft. Stände ihm diese Befugniss zu, so wäre er im Fall eines Verlustes von jeder Verbindlichkeit gegen den Geber befreit, und würde vom Versicherer eine Entschädigung für einen Schaden erhalten, der von einem andern getragen würde. Man kann sogar sagen, dass er gewissermassen im Verluste der Sachen, die zu gleicher Zeit auf dem Darlehen haften und versichert sind, interessirt wäre. Es fragt sich aber, ob dieser Bodmereynehmer gegen eine übereingekommene Prämie einen dritten beauftragen könnte, die Summe, die er bei glücklicher Ankunft des Schiffes zu bezahlen hat, für ihn zu entrichten? Bejahend kann man sagen, dass diese Convention den wesentlichen Charakter einer Assecuranz hat, weil dieser Nehmer die Gefahr läuft, die von ihm an den Versicherer versprochene Prämie zu bezahlen, selbst wenn er Alles verliert, was für das Darlehen haftet, und er nur eine günstige Chance bei der Möglichkeit der glücklichen Ankunft des Schiffes läuft. Darauf lässt sich aber erwiedern, dass dies die wesentliche Vorschrift verletzen hiesse, die nicht gestattet, dass die Versicherung den Versicherten ein Mittel zu Gewinn wäre, und man in dieser Convention eine Wette erblicken

könnte oder eine Assecuranz von Sachen, wobei der Versicherte kein Risico läuft, da die Natur des Bodmerey-Vertrags sie auf Rechnung des Darleihers stellt; dass auch bei glücklicher Ankunft der Entlehner die Waaren, die für das Darlehen haften, behalten wird und weder Capital noch die Prämie seines Anlehens auf Bodmerey, sondern blos eine Assecuranz-Prämie bezahlen wird; dass dies gewissermassen zu Delicten und Verbrechen Anlass geben würde, wenn man Jemanden in die Alternative versetzt, entweder einen grossen Verlust zu machen, oder sich dessen zu entladen, indem man den Capitain dahin verleitet, das Schiff untergehen zu machen. Von diesem letztern Gesichtspunkte betrachtet, wäre die zweite Meinung anzunehmen.

Zweiter Abschnitt.

Vom Risico, das der Versicherer übernimmt.

769. Da es zum Wesen des Assecuranz-Vertrags gehört, dass der Versicherer die Chancen des Verlustes oder die Havarien der versicherten Sache trage, so setzt er sich für Alles, was nicht förmlich davon ausgenommen ist, an die Stelle des Versicherten und verpflichtet sich, allen Schaden, welche See-Unfälle den versicherten Gegenständen verursachen können, zu tragen [1]. Ob diese Unfälle voraus-gesehen werden konnten, oder ob sie so ausserordentlich sind, dass man den Parteien nicht die Absicht unterschieben kann, sie voraus-zusehen, ist gleichviel.

Es soll hiernach: 1. die Beschaffenheit des Risicos; 2. dessen Dauer angegeben werden.

§. 1.

Von der Beschaffenheit des Risico.

770. Die meisten Fälle von unwiderstehlicher Gewalt, wovon in den vorhergegangenen Hauptstücken schon die Rede war, fallen natürlicher Weise dem Versicherer zur Last, wie z. B. Sturm, Schiff-bruch, Strandung, Seewurf, zufällige Anseglung, Feuer, Plünderung, Arrest auf Befehl eines Staates, Embargo, die Folgen einer Kriegs-erklärung oder von Repressalien, gezwungene Veränderung der Reise oder des Schiffes, der Verkauf oder die Verpfändung von Waaren, die gemeinschaftliche Contribution der Lebensmittel zum Bedürfniss der Fahrt, der Beitrag zu den Verlusten, die zur allgemeinen Rettung erlitten, die Opfer, die aus diesem Grunde gebracht wurden; die

---

1) H. G. B. 350.

Kosten und Ausgaben, die nicht Statt gehabt hätten, wenn nicht unwiderstehliche Gewalt, oder irgend ein Zufall dazu genöthigt hätte. Alles dieses sind Ereignisse, deren Folgen der Assecuradeur dem Versicherten gut thun muss. Im Allgemeinen bezeichnet man diese Fälle mit dem Namen See-Unfälle (*fortunes de mer, sinistre*), und man macht einen Unterschied zwischen *sinistre majeur* und *sinistre mineur*; ersteres verursacht den totalen oder fast totalen Verlust der dem Risico ausgesetzten Sachen; letzteres vermindert bloss den Werth der Sachen (durch Beschädigung), ohne deren totalen oder fast totalen Verlust herbeizuführen.

Diese Unfälle müssen sich auf der See ereignet haben, da hier nur von See-Versicherungen die Rede ist. Wenn also nichts Entgegengesetztes bestimmt ist, so würden die Unfälle, die den versicherten Sachen, während der Reise, zu Lande zustossen, selbst wenn deren Entlöschung durch Uebereinkunft autorisirt oder durch Local-Verordnungen, wie z. B. durch Sanitätsmassregeln, verordnet worden, nicht vom Versicherer getragen. So wäre die Plünderung der Barbaresken auf der See zu Lasten des Versicherers, aber eine Plünderung gleicher Art zu Lande, die man manchmal mit dem Namen Erpressungen (*avanies*) belegt, würde ihm nicht zur Last fallen. Betrifft die Assecuranz Gegenstände, wovon ein Theil eingeladen, ein anderer es aber nicht ist, so ist dieser letztere Theil nicht auf Rechnung des Versicherers; hier hätte eine Reduction oder ein Ristorno Statt (s. fünftes Capitel.) Dies wäre sogar der Fall, wenn durch einen Seeunfall, der das Schiff von der Rhede abgetrieben hätte, Güter, die zum Einladen am Ufer bereit lagen, verloren gegangen wären und dadurch nicht hinlängliche Ladung vorhanden gewesen; denn der Versicherer haftet nur für die Verluste auf der See.

771. Der Versicherer haftet nicht für das, was durch Verschulden des Versicherten entsteht [1]. Hat aber Letzterer Gegenstände versichern lassen, die er dem Assecuradeur als Kriegs-Contrebande (*contrebande de guerre*) angegeben, und es ereignet sich, dass sie confiscirt werden oder das Schiff, das sie führt mit Arrest belegt wird, so haftet dafür der Versicherer.

Im Allgemeinen haftet der Versicherer auch nicht für den Verlust oder die Zufälle, die durch Verschulden des Capitains oder jedes andern Angestellten des Versicherten entstanden sind.

Wenn demnach ein Capitain nach eingenommener Ladung seine Abfahrt zu sehr verzögert, und das Schiff in Folge dieser Zögerung einen Sturm erlitten, den er vermieden hätte wenn er zu gehöriger Zeit gesegelt wäre; wenn das Zusammenstossen zweier Schiffe durch

1) L. d. H. 590.

sein Verschulden entstanden (s. № 652); wenn durch ihn vorsätzlicher Weise, oder durch Unvorsichtigkeit, das Schiff oder die versicherten Gegenstände in Brand gerathen sind und beschädigt wurden; wenn das Schiff nicht gehörig mit Ballast versehen, oder die Waaren schlecht gestauet; wenn er den ihm auferlegten Vorschriften nicht nachgekommen oder keine Lootsen genommen und sich durch trügerische Feuer irre leiten liess, die von boshaften Leuten am Strande oder an gefährlichen Orten angelegt wurden, um Schiffe dahin zu locken, und ihren Untergang herbei zu führen: so fallen die daraus entstehenden Verluste dem Versicherer nicht zur Last. Dies ist auch der Fall, wenn der Capitain, ohne für den Krieg ausgerüstet zu sein, den Feind angegriffen oder dem feindlichen Kaper, obgleich er es konnte, nicht ausgewichen ist, oder wenn er gegen die Bedingung des Versicherers, unter Convoy zu reisen, diese Convoy verlassen hätte; wenn Confiscation ausgesprochen wäre und es sich aus der vom Versicherten gerichtlich angebrachten Klage ergäbe, dass diese Confiscation durch Verschulden des Capitains entstanden ist.

Eben so verhält es sich, wenn der Capitain, gegen das Verbot, pestkranke Passagiere oder Waaren, wodurch die Pest mitgetheilt werden kann, eingenommen hat, und das Schiff deshalb condemnirt wird verbrannt zu werden.

Alles, was in Betreff der Versehen des Capitains gesagt wurde, ist auch auf diejenigen der Equipage anwendbar.

So wären z. B. die Zufälle, die dadurch entstanden sind, dass die Matrosen das Schiff ohne Noth abandonnirten, nicht zu Lasten des Versicherers; denn, entweder war der Capitain an dieser Abandonnirung durch sein Beispiel oder durch schlechte Behandlung der Matrosen Schuld, oder sie haben ihm den Gehorsam verweigert. In beiden Fällen ist der Rheder, als Versicherter, verantwortlich, weil der Capitain und die Mannschaft von ihm angestellt wurden, oder als von ihm angestellt präsumirt werden [1]).

Da die hier angeführten Beispiele aus dem Versehen des Capitains oder der Equipage, wofür er verantwortlich ist, hergeleitet wurden, so schiene es zweckmässig, sie nur auf den Fall anzuwenden, wo diese Personen directe vom Versicherten angestellt sind, (z. B. wenn der Rheder Versicherung auf das Schiff, oder die ihm zugehörigen Waaren genommen hat). Man könnte glauben; dass dies aber nicht bei den Versicherungen der Fall sein sollte, welche die Ladungsinteressenten genommen haben; dem ist aber nicht so, und ein solcher Unterschied kann nicht zugelassen werden, weil nach № 658 angenommen wird, als habe jeder Ablader den Capitain wegen des Transports, der Bewachung, Aufsicht und Garantie seiner Güter, als seinen Mandatar aufgestellt, dem zufolge könnte also keiner derselben von seinem Versicherer verlangen, dass er ihn für den Verlust entschädige, den er durch den Verkauf der Waaren erlitten, dessen Nothwendigkeit

1) H. G. B. 216.

erwiesen ist, selbst wenn er ihm seinen Regress gegen den Rheder cedirte. Hat der Capitain die Nothwendigkeit nicht constatiren lassen, so hat er ein Versehen begangen, und der Verlust ist nicht mehr Folge einer unwiderstehlichen Gewalt. Dem Ablader steht der Regress gegen den Capitain und selbst gegen den Rheder nach № 603 zu; er kann aber vom Versicherer keine Entschädigung verlangen. Wäre aber der Ablader wegen der legaliter constatirten Schiffsbedürfnisse, ganz oder zum Theil um seine Waaren gekommen, so würde der Versicherer dafür haften; er wird aber durch die Contribution der übrigen Ablader für das, was ihm nach № 742 zukommt, entschädigt, und sind die Waaren zum Bedürfniss des Schiffes verkauft worden, so übt er gegen den Rheder die Rechte aus, die nach № 728 dem Ablader zustehen. Zu den Ereignissen, die durch ein Versehen entstanden sind, wofür der Assecuradeur nicht haften würde, gehören aber nicht die Verluste und Schäden, welche durch Unvorsichtigkeit, Delict oder gar durch Verbrechen eines Dritten veranlasst wurden, (wie z. B. eines Passagiers, für den der Versicherte weder direct noch indirect verantwortlich wäre). Für solche Verluste und Schäden muss der Assecuradeur aufkommen, eben so auch, wenn das Schiff durch Versehen eines Küsten-Lootsen, den der Capitain im Fall № 637 genommen hatte, nachdem er in Betreff seiner Wahl verordnungsmässig gehandelt, Schaden erlitten hätte oder untergegangen wäre. Hätte aber der Capitain in der Wahl des Lootsen nicht nach Vorschrift gehandelt, und das Schiff ginge verloren, oder erlitte einen Unfall, so hätte der Assecuradeur für den Schaden nicht aufzukommen.

In allen diesen Fällen muss der Grundsatz aufgestellt werden, dass im Allgemeinen und vorbehältlich dessen, was in № 773 wegen des innern Verderbs der Sache und des Feuers gesagt werden soll, angenommen wird, dass ein zufälliger Verlust durch unwiderstehliche Gewalt herbeigeführt wurde, so lange das Gegentheil nicht erwiesen ist und dass folglich der Versicherer das Versehen oder die Unvorsichtigkeit angeben muss, wenn er seine Einrede begründen will. Die Gerichte haben nach den vorgelegten Papieren, auf welche sich der Verlust stützt, zu entscheiden, ob dem Capitain ein Versehen, wofür der Versicherer nicht haftet, beigemessen werden kann oder nicht.

772. Nichts hindert übrigens den Versicherer die Verbindlichkeit einzugehen, für die durch Baratterie des Capitains und des Schiffsvolks (*baraterie de patron*) [1]) verursachten Verluste

1) H. G. B. 353.

aufzukommen. Unter diesem Namen begreift man alle Unfälle, welche nicht von höherer Gewalt herrühren, sondern direct oder indirect durch Versehen, Delict oder Verbrechen des Capitains oder seiner Leute entstanden sind [1]); diese Clausel muss aber nothwendiger Weise in der Police angeführt sein, und lässt sich nicht voraussetzen.

Diese Ausnahme ist nicht auf den Fall limitirt, wo der Versicherte selbst den Capitain gewählt hat, wie dies geschieht, wenn der Rheder sein Schiff assecuriren liess. Damit eine solche Assecuranz giltig sei, reicht es hin, dass der Capitain, dessen Versehen der Versicherer auf sich nehmen will, der Versicherte nicht selbst sei [2]), und er wider den Willen dieses Rheders oder ohne dessen Vorwissen Versehen begehen kann, die dieser zu tragen verbunden wäre, selbst wenn der Angestellte der Sohn des Versicherten wäre.

773. Da, wie oben gesagt wurde, der Versicherer nur für Zufälle haftet, so folgt daraus, dass er nach der Natur des Contracts für die gewöhnlichen Kosten der Schifffahrt, die die versicherten Sachen verursachen, nicht aufkommen muss.

Wer also ein Schiff assecurirt hat, ist nicht gehalten, dem Versicherten die in № 712 erwähnten Kosten zu erstatten. Derjenige, welcher Waaren versichert hat, haftet nicht für die Zollgebühren, Zoll-Bürgschaftsscheine (*acquits à caution*), gewöhnliche Quarantaine Kosten etc., selbst wenn die Erhebung dieser Gebühren erst seit Abschluss des Assecuranz-Vertrags verordnet worden wäre.

Wenn aber derartige Kosten in Folge von Seeunfällen, also aussergewöhnlich, Statt hätten, so muss sie der Versicherer tragen, weil sie eine Folge der Ereignisse sind, wofür er sich verbindlich gemacht hat.

Abgang und Verminderung, die durch die eigenthümlichen Mängel der Sache selbst (durch innern Verderb) entstanden sind, fallen dem Assecuradeur nicht zur Last [3]).

Demnach haftet der Versicherer nicht, wenn Thiere, die eingeschifft wurden, eines natürlichen Todes sterben, weil jedes lebende Wesen seiner Natur nach dem Tode unterworfen ist. In den Ländern,

1) Wenn also das Schiff durch Verschulden des Capitains angesegelt worden, und dadurch Schaden gelitten hat, so wird dieses Versehen in Frankreich ebenso als Baratterie angesehen, als wenn er einen betrüglichen Diebstahl begangen und Waaren unterschlagen hat und vorgibt, dass sie untergegangen seien. A. d. H.

2) Wäre z. B. der Capitain Mitrheder, oder hätte er Waaren für eigene Rechnung eingeladen, und seinen Schiffsantheil, oder die Waaren versichern lassen, so wäre die Assecuranz ungiltig, da ihm der Versicherer nicht für seine eigene Baratterie haften kann. A. d. H.

3) H. G. B. 352.

wo der Sclavenhandel geduldet wird, würde das Absterben von Sclaven als Folge eines eigenthümlichen Mangels angesehen, selbst wenn es durch Verzweiflung oder Rebellion entstanden wäre. Ob nun die Seereise diese Mängel erzeugt oder deren Wirkungen vermehrt hat, darauf wird keine Rücksicht genommen; es ist genug, wenn der Verlust entweder von der schlechten Beschaffenheit der Sache oder von ihrer Verschlimmerung, welcher sie ihrer Natur nach unterworfen ist, herrührt. Wenn aber während eines Sturmes Pferde oder Maulthiere, die in Riemen hängen, an einander oder gegen die Gegenstände, die ihren Stall garniren, geworfen werden und umkommen, so haften dafür die Versicherer; oder sie müssten den Beweis führen, dass man bei der Einstellung nicht die nöthige Vorsicht gebraucht habe, dass demnach der Verlust dieser Ursache, und nicht dem Sturme zuzuschreiben sei. Sie würden dann nur für den Verlust haften, wenn sie die Baratterie des Schiffers versichert hätten. Eben so müssten sie für diese Thiere aufkommen, wenn man zur Erleichterung des Schiffes genöthigt war, sie über Bord zu werfen.

Ein Gleiches lässt sich von den Schäden am Schiffe sagen. Jedes seiner accessorischen Theile nutzt sich durch den täglichen Gebrauch ab, folglich würde die Abnutzung der Segel, das Zerreissen eines Taues, das mürbe geworden, oder durch Reibung an einem Felsen zerriss, oder als Folge davon der Verlust der Anker, dem Versicherer nicht zur Last fallen, da dies eine natürliche Folge ihres Gebrauchs zum Schiffsdienst, ein wahrer eigenthümlicher Mangel (innerer Verderb) ist. Würden aber bei stürmischer See Taue, die man schiessen liess, oder Segel zerreissen oder über Bord fliegen, Segelstangen zerbrechen und dies Alles durch eidlich erhärtetes Protokoll constatirt sein, so wäre dies ein Zufall, der durch unwiderstehliche Gewalt herbeigeführt wurde, wofür der Versicherer haften müsste.

Aus dem nämlichen Grunde würde die Leccage von Waaren, die gewöhnlich mehr oder minder Statt hat, als innerer Verderb angesehen. Es verhielte sich aber nicht so, wenn Sachen, obgleich sie ihrer Beschaffenheit nach sich durch Verlecken etc. vermindern können, bei einem Sturme, wodurch die Gebinde übel zugerichtet, oder der Boden eingestossen würde, eine extraordinäre Leccage erleiden würden. Wenn nicht ihr Verlust von einer schlechten Stauung herrührt, die dann dem Capitain zur Last fällt, so würde er als Folge unwiderstehlicher Gewalt angesehen und der Versicherer wäre genöthigt, für die Extra-Leccage aufzukommen.

Diese Leccage oder Verminderung wird bei langen Seereisen für Brandweine, Weine, Oele und andere Flüssigkeiten auf 12—15 %, für rohen Zucker 13—14 %, für Indigo auf 10—20 %, je nach-

dem er mehr oder minder trocken eingeladen wurde, angenommen. Bei der grossen Küstenfahrt nimmt man für die gewöhnliche Leccage 3—4 % an, bei der kleinen nur 2—3 %.

Würde ein Versicherer vorgeben, dass keine unwiderstehliche Gewalt, sondern nur innerer Verderb die Beschädigung verursacht hat, so muss er dies beweisen. Wäre aber der Schaden von der Art, dass er beiden zugleich zugeschrieben werden kann, so müsste im zweifelhaften Falle der Versicherte den Beweis führen, dass er von unwiderstehlicher Gewalt herrührt.

Da also Thiere, wovon hier oben die Rede war, ohne Unterschied in Folge eines Naturfehlers oder eines Unfalls sterben können, so müsste der Versicherte darthun, dass ihr Verlust von letztern herrührt.

Das Princip, auf welche sich diese Beschränkung gründet, könnte auch nach Umständen auf Unfälle angewendet werden, deren Ursache zweideutig ist, wie dies der Fall mit einem Brande im Schiffe wäre [1] [2].

774. In allen diesen Fällen handelt es sich nicht darum zu wissen, ob die Havarie von der Art ist, dass Schiff und Ladung sie nach № 732 u. f. gemeinschaftlich tragen, sondern um deren Ursache zu constatiren, damit der Versicherer weder die Lasten, wovon № 712 die Rede war, noch die Verluste trage, die entweder durch Verschulden des Versicherten oder derjenigen, für welche er haftet, oder durch den eigenthümlichen Mangel der Sachen entstanden sind.

Bereits ist gesagt worden, dass man präsumirt, der Verlust oder Verderb rühre von letzterer Ursache her, wenn der Gegenstand dem Verderb ausgesetzt ist und der Versicherte dann die höhere Macht erweisen müsste. Was aber die Sachen betrifft, die dem Verderb nicht ausgesetzt sind, so ist es am Versicherer die Mängel zu beweisen, die den Verlust verursacht haben; da man aber einem

---

1) Abw. Urth. 9. Juli 1823.

2) Ist das Feuer durch unwiderstehliche Gewalt, durch Blitz, vom Feinde entstanden, oder hat der Capitain, wenn ihm nichts anderes übrig blieb, das Schiff in Brand gesteckt, damit es nicht in Feindes Hände falle, oder würde es, oder die Waaren, die es eingeladen, auf Befehl einer Behörde verbrannt, weil die Pest darauf war, so fallen alle diese Zufälle dem Asseeuradeur zur Last. Entstand aber das Feuer im Schiff durch Versehen des Capitains oder seiner Leute, so ist der Versicherer von aller Verantwortlichkeit befreit. Dies ist nach Ausspruch des Cassationshofes vom 4. Jan. 1832 (*Sirey, recueil t. 32, I, 289*) sogar der Fall, wenn der Capitain die Ursache und Beschaffenheit des Brandes nicht angeben würde; das Feuer würde ihm dann als ein Versehen zur Last gelegt. A. d. H.

aleatorischen Vertrag Chancen gleicher Art hinzufügen kann, obgleich sie nicht diesem Contract angehören, so kann der Versicherer dieses Risico auf sich nehmen. Was die Natur des Assecuranz-Vertrags nicht durch sich selbst erzeugt, wäre hier Folge einer Uebereinkunft, die nicht untersagt ist, da sie dem guten Glauben nicht zuwider läuft. Den Parteien steht es übrigens frei, die Garantie entweder in ihren Wirkungen oder in ihrer Dauer zu beschränken; die aber einmal festgesetzten Clauseln müssen streng vollzogen, und dürfen nicht willkürlich ausgelegt werden, da es einen aleatorischen Vertrag betrifft, wo die geringste Modification die Ursache, die dem Willen der contrahirenden Parteien zum Grunde liegt, verändern könnte.

So wie durch Vertrag der Versicherer das Risico vergrössern kann, eben so kann man es auch vermindern. So kann er also bedingen, dass er für keine Leccage, selbst für die gewöhnliche, die ihm nach № 773 zur Last fällt, hafte. Da die Ereignisse, welche zur Garantie des Versicherers, wie noch in der Folge angegeben werden soll, in zwei Classen zerfallen, wovon die eine Veranlassung zum Abandon, die andere auf blosse Klage auf Havarie gibt, so können die Parteien letztere durch die Clausel „frei von Havarie" (*franc d'havarie* [1])) ausschliessen, wovon im vierten Abschnitt des dritten Capitels die Wirkungen angegeben werden sollen.

§. 2.

Dauer des Risico.

775. Der Vertrag bestimmt gewöhnlich die Dauer des Risico; schweigen darüber die Parteien, so sind einige Vorschriften hinreichend, um die Ungewissheit zu heben. Diese sollen in № 809, wo die Seegefahren angegeben sind, ertheilt werden.

Die Vericherung kann für eine unbestimmte oder auch für eine bestimmte Zeit geschlossen werden. [2]) Sie ist für eine unbestimmte Zeit in zwei Fällen geschlossen:

1) wenn kein Termin festgesetzt ist. Schwerlich lässt sich aber ein solcher Fall vermuthen, und würde er sich ereignen, so müsste entschieden werden, dass die Reise, die unmittelbar nach Unterzeichnung der Police begonnen wurde, wodurch die versicherten Sachen dem Risico ausgesetzt waren, derjenige Termin ist, den die Parteien verstanden haben, und da jede zweideutige Clausel eher in dem Sinne genommen werden muss, wodurch sie einige Wirkung haben kann, als in einem Sinne, worin sie keine hat [3]), so würde der

---

1) H. G. B. 409. 2) H. G. B. 335. 3) C. G. B. 1157.

Richter entscheiden, dass die Assecuranz für diese ganze Reise geschlossen worden, wenn kein Umstand eine andere Absicht angäbe.

2) Der zweite Fall hat Statt, wenn die Assecuranz für eine angegebene Reise geschlossen ist, ohne dass dabei der Dauer des Risico erwähnt ist. Manchmal ist diese Reise durch den Vertrag bestimmt, und von derjenigen zu unterscheiden, die das Schiff unternimmt, manchmal ist beides mit einander verbunden.

Wenn also ein Schiff von Marseille nach Martinique segelt, so kann man von Marseille bis Cadix assecuriren. Die versicherte Reise unterscheidet sich hier von der unternommenen, und macht nur einen kleinen Theil davon aus. Die versicherte und die unternommene Reise verschmelzen sich hingegen, wenn die Assecuranz alle Gefahren von Marseille bis Martinique begreift, und dies hat jedesmal Statt, wenn zwischen der versicherten und unternommenen Reise kein Unterschied gemacht werden kann.

776. Die Assecuranz kann nach dem Willen der Parteien durch den nämlichen Versicherer für die Hin- und Herreise geschlossen werden; jedoch ist es wichtig zu wissen, ob sie verstanden haben oder nicht, dass beide Reisen nur als eine untheilbare Reise betrachtet werden können. Begreift die nämliche Police diese zweifache Assecuranz, so begründet sie eine (eine ganze) Reise. Wenn aber zwischen den nämlichen Parteien durch getrennte Policen eine Assecuranz auf ein Schiff für die Ausreise und eine andere auf dasselbe Schiff für die Rückreise genommen wird, so ist dies nicht eine Reise, sondern es sind deren zwei getrennte. Das Risico des Schiffes in der Zeit zwischen der Ankunft am Bestimmungsorte, und derjenigen der Abreise von da zur Rückkehr, betrifft weder die erste noch die zweite Assecuranz [1]). Für diese Zwischenzeit ist das Schiff nicht assecurirt, oder man müsste übereingekommen sein, dass der Risico der Rückreise vom Augenblick an beginnt, wo das Schiff an seiner Bestimmung angekommen sein wird, oder dass das Risico des Versicherers für die Hinreise aufhört, wenn die Herreise anfängt, auf welche Weise es dann keine Zwischenzeit gibt.

Uebrigens wäre kein Zweifel vorhanden, wenn in einer und derselben Police die Hinreise von einem Assecuradeur, und die Herreise von einem andern versichert wurde; um das Zwischen-Risico auf Rechnung des einen oder andern zu bringen, müsste dies ausdrücklich bestimmt werden.

777. Die Assecuranz ist für eine limitirte Zeit geschlossen; so oft sich aus der Police deutlich ergibt, dass das Risico an einem bestimmten Tage oder nach Verlauf einer gewissen Anzahl Tage oder

---

1) H. G. B. 328, 341.

Monate, oder wenn das Schiff auf einer gewissen Höhe angekommen ist, aufhört. Diese Art Assecuranz hat gewöhnlich bei der Fischerei und der Kaperei Statt. Sie hat an sich das Eigene, dass sie fortläuft, auch wenn das Schiff in den Abgangshafen zurückgekehrt ist; ist die in der Police festgesetzte Zeit nicht abgelaufen, so kann das Schiff wieder unter der nämlichen Versicherung unter Segel gehen. Die Zeit wird nicht durch die Liegetage in einem Hafen der Route, oder durch Abtreiben von der Rhede suspendirt, weil es möglich ist, dass es während dieses gezwungenen oder freiwilligen Aufenthalts durch Seeunfall verloren geht; darüber müsste man speciell übereinkommen. Ergäbe sich aber factisch, dass diese Ereignisse als Havarie grosse zu Lasten des Versicherers angesehen werden müssen, so schiene es der Natur der Sache gemäss, dass selbst ohne ausdrückliche Stipulation dieser nicht verlangen könnte, dass die Zeit der Liegetage gerechnet wird, weil er die Folgen dieses Ereignisses tragen muss und gerade die Liegetage zu diesen Folgen gehören.

Man kann für eine bestimmte Zeit mit Angabe der Reise assecuriren [1] [2]. Die Umstände würden entscheiden, ob die angegebene Reise Hauptgegenstand des Vertrags, und die Zeit-Bestimmung blos accessorisch ist, oder ob hingegen das Risico nach Ablauf der bestimmten Zeit vor beendigter Reise, zu Ende ist [3].

Diese verschiedenen Clauseln können mit einander verbunden werden. So kann man für die Ausreise von einem Hafen und die Rückkehr dahin, gegen eine gewisse Prämie versichern, wenn die Reise nicht über sechs Monate dauert, und diese Prämie verhältnissmässig erhöhen, wenn die Reise länger dauert, oder wenn ein gewisses Ereigniss Statt hat, was so viel heissen will, als: wenn die Dauer der Reise kürzer als sechs Monate ist, so fällt die als Prämie stipulirte Summe dem Versicherer anheim, und dauert sie länger, so wird sie für jeden Monat um ein Sechstel der stipulirten Totalsumme vermehrt; das Risico läuft alsdann für die ganze Reise, wie lange sie auch dauern mag.

Man kann für die Ausreise aus einem Hafen und die Rückkehr dahin zu einem gewissen Procent Prämie monatlich assecuriren lassen. In diesem Falle besteht das Risico bis zu Ende der Reise, und die Prämie ist nur an diesem Termine exigibel; nur wird sie im Verhältniss der Dauer der Reise erworben.

778. Ist in der Police Anfang und Ende des Risico nicht angegeben, so wird er nach der Beschaffenheit der versicherten Gegenstände bestimmt.

---

1) H. G. B. 335. 2) Z. B. für die ersten dreissig Tage der Hinreise oder für die letzten vierzig Tage der Herreise. 3) H. G. B. 363.

Ist die Assecuranz auf Schiff, Takelage, Geräthschaften, Kriegs und Mundvorrath genommen, so läuft das Risico vom Tage an, wo das Schiff unter Segel ging [1]) (s. № 610). Hat es stromabwärts zu fahren, wie z. B. in Nantes, Bordeaux, so kommt man überein, dass das Risico von dem Tage an läuft, an welchem das Schiff angefangen hat, seine Ladung einzunehmen. Würde aber in der Police angegeben, dass es unter Convoy oder unter Admiralschaft segelt, so beginnt das Risico zu Lasten des Versicherers nur vom Tage, wo das Schiff wirklich unter diese Begleitung gestellt wurde.

Das Risico hört nur in dem Augenblick auf, wo das Schiff im Bestimmungshafen zum Anker gebracht oder mit Tauen festgemacht ist, es sei nun, dass es unmittelbar dahin gelangen kann, oder dass man, um es zu erleichtern, die Waaren in Leichterschiffe bringen muss. Hat die Expedition für die Hin- oder Herreise Statt, so ist dieser Hafen derjenige seiner Bestimmung. Ist die Versicherung zugleich für beides geschlossen, dann ist es der Abgangs-Hafen, wenn nichts Anderes bestimmt wurde. Die Ankunft an den Orten, wo man genöthigt ist Quarantaine zu halten, macht dem Risico kein Ende.

In Betreff der Güter beginnt das Risico vom Augenblick, wo sie an Bord gebracht oder in Leichterschiffe eingeladen wurden, um sie dahin zu bringen [2]). In diesem Fall beginnt die Reise, bevor das Schiff unter Segel ging, und endigt erst, wenn die Güter am Bestimmungsorte gelöscht sind. Daraus folgt (s. № 770), dass wenn eine Partie versicherter Güter gelöscht ist, und die andere noch im Schiffe liegt, der Versicherer nur noch für letztere haftet.

779. Die Verträge über die Beschaffenheit und die Gattung dieser Gefahren können nach Belieben der Parteien variiren. Man muss daher sowohl auf die Clauseln an sich selbst, als auch auf die in der Police durch Gebrauch eingeführten Ausdrücke alle Aufmerksamkeit verwenden. Eben so wären die Bedingungen giltig, wodurch der Versicherer von der Verantwortlichkeit gewisser bezeichneter Gefahren entbunden ist, oder welche die Garantie für gewisse Gefahren beschränken würden [3]).

Diese Conventionen, die sich nicht voraussetzen lassen, müssen klar bestimmt sein, oder sich wenigstens aus dem Zusammenhang der Police und der Umstände ergeben.

So kann z. B. Jemand, der Waaren versichern lässt, die er nach einem Lande versendet, das aus mehrern Handelsstationen besteht, wie z. B. nach den Inseln im Mexicanischen Meerbusen, sich das

---

1) H. G. B. 328, 341. 2) H. G. B. 328, 341. 3) H. G. B. 409.

Recht vorbehalten, einen Theil seiner Waaren successive zu löschen, ohne dass man daraus folgern muss, dass die Entlöschung dieses Theils der Ladung in einem Orte die Reise beendige. Der Nämliche kann ferner andere Waaren zum Ersatz einladen und so während der ganzen Zeit, in welcher das Schiff von Hafen zu Hafen segelt (einen Platz nach dem andern angeht) diese Geschäfte fortsetzen, und dem Versicherer die Verantwortlichkeit für das, was von der ursprünglichen Ladung bleibt, oder was unterwegs eingeladen wurde [1]), auferlegen, bis das Schiff am Orte angelangt ist, wo es abgetakelt wird.

Angenommen, P. habe für 30,000 fs. Waaren versichern lassen, die er auf einem Schiffe eingeladen, das nach den französischen Inseln Amerikas ohne weitere Bezeichnung expedirt wird, und die Police enthält die Clausel, dass der Versicherer für das Risico bis am Orte der gänzlichen Entlöschung haftet, so steht es dem Versicherten frei, in Martinique oder Guadeloupe diejenige Gattung oder Quantität seiner Waare, wo er es für dienlich hält, zu löschen. So lange er nicht anderswo löscht, kommt er seinem Vertrage nach, das Risico besteht fort, aber die Ladung nimmt ab. Wenn nun nach einigen Entlöschungen das Schiff untergeht, so haftet der Versicherer nur für das, was im Augenblick dieses Unfalls noch vorhanden war. Hätte P. andere, als die eingeschifften Waaren, eingekauft, und diese wären dabei untergegangen, so haftet der Versicherer nicht dafür, weil der Versicherte nach der Police nicht ermächtigt war, die gelöschten Waaren durch andere zu ersetzen, sondern bloss zu verhindern, dass die theilweisen Ladungen nicht als ein Abbrechen der Reise angesehen werden, das das Risico beendigen könnte; der Versicherte konnte zwar den Versicherer für die substituirten Sachen verantwortlich machen, wenn ausdrücklich oder sogar folgerungsweise stipulirt wurde, Escalen zu machen.

Der Gebrauch dient auch zur Auslegung dieser Clausel. So versteht man unter dem Rechte Escalen zu machen, nur die Befugniss, sich in den Häfen, Rheden oder andern Seestations-Orten aufzuhalten und nicht in Reviere einzulaufen, die nach Local-Verordnungen nicht als Aufenthaltsorte betrachtet werden können.

So wird nicht präsumirt, dass derjenige welcher Waaren als Pacotille einem Schiffe mitgegeben, das Escalen machen muss, dadurch allein, dass er sie versichern liess das Recht habe der Pacotille, die aus ihrem Ertrag gekauften Gegenstände zu substituiren und behaupte, dass die Garantie des Versicherers auch auf die Retouren bis zur gänzlichen Entlöschung des Schiffes übergehe. Der specielle und directe Gegenstand jeder Assecuranz war eine gewisse, bezeichnete Pacotille, deren Löschung dem Risico ein Ende macht; soll daher die Assecuranz auf die Retouren gegen die Pacotille ausgedehnt werden, so muss dies ausdrücklich bestimmt werden.

780. Daraus ersieht man, wie diese Unterscheidungen auf die Assecuranz eines Schiffes anwendbar sind. Ist es blos bis zu

1) H. G. B. 362.

seiner gänzlichen Entlöschung assecurirt worden, so wird der Hafen, wo es den Rest seiner Ladung gelöscht hat, als der Ort angenommen, wo das Risico sich endigt. Ereignet sich, dass es auf seiner Fahrt von diesem Hafen nach einem andern der Station, leer oder mit Waaren beladen, die es als Ersatz eingenommen, untergeht, so ist der Versicherer nicht mehr dafür verantwortlich. Würde es aber mit der Befugniss Escalen zu machen versichert, so endigt das Risico nur im Hafen, wo es abgetakelt wird. Auch hier lässt sich wieder nach Gebrauch entscheiden, wann die gänzliche Entlöschung Statt gehabt hat. Bliebe eine sehr kleine Quantität Waaren im Schiffe, so würde dennoch angenommen, als habe es seine gänzliche Entlöschung bewerkstelligt.

781. Diese Grundsätze lassen sich auch auf die Versicherung des Lebens oder der Freiheit auf der See anwenden [1]). Würde ein Mensch sein Leben versichern und hätte sich auf ein anderes Schiff, als das in der Police angegebene begeben, hätte er seine Reise verändert, etc., überhaupt hätte er gegen die ursprüngliche Convention gehandelt, so wäre der Versicherer von jedem Risico befreit. Indem man die Freiheit versichern lässt, kann man auch erklären, dass der Versicherer die Wegnehmung durch Corsaren oder durch Unterthanen einer gewissen Nation verbürgt. Würde erkannt, dass der Versicherte durch persönliches Verschulden in Gefangenschaft gerathen ist, so würde seine Gefangennehmung dem Versicherer nicht zur Last fallen. Enthielte die Police nichts, was zu einer grössern Ausdehnung Anlass geben könnte, so würde vermuthet, dass der Versicherer für den Verlust des Lebens oder der Freiheit nur vom Augenblick an, wo das Schiff unter Segel ging, bis zum Tage seiner Ankunft am Bestimmungsorte haften wollte.

782. Nach dem gemeinen Recht kann eine Assecuranz keine Wirkung haben, wenn die versicherte Sache im Augenblick, wo die Police geschlossen wird, ohne Vorwissen der Contrahenten zu Grunde gegangen oder ausser Risico ist [2]). Das Seerecht aber lässt eine Ausnahme von dieser Regel zu. Nach demselben gilt der Grundsatz, dass, wenn die versicherte Sache entweder untergegangen oder glücklich angekommen ist, so dass ihr physisch unmöglich wäre, das Risico zu laufen, gegen das man sie versichert hat, der gute Glaube desjenigen, der contrahirt hat ohne das Ereigniss zu kennen oder es kennen zu können, hinreichend ist, um in Betreff seiner den Vertrag geltend zu machen [3]). Diese Ausnahme hat aber ihre Grenzen. Es muss sich um eine Sache handeln, die vorhanden war

---

1) S. L. d. H. № 588. 2) S. L. d. H. № 589. 3) H. G. B. 365.

und deren Verlust oder glückliche Ankunft der Police blos vorausgegangen ist.

Angenommen, Jemand, der einem Correspondenten ausserhalb Europa den Auftrag gegeben, ihm ein Schiff bauen zu lassen, habe es im Glauben, dass der Bau fertig sei, in Frankreich assecuriren lassen, allein es ergibt sich, dass es nicht erbaut wurde. Wie redlich auch der Versicherer sei, so kann er die ihm schuldige Prämie nicht verlangen. Der Contract muss nach № 872 u. f. aufgehoben werden.

783. Da der gute Glaube der Partei, welcher das Ereigniss nützt, in diesem Falle allein den Vertrag giltig machen kann, so muss natürlicher Weise ihr Gegner zum Beweis zugelassen werden, dass sie vor der Police von diesem Ereignisse unterrichtet war und sie es ihm verschwieg. Dieses Verschweigen ist ein Delict. Der Versicherte, der eines Betrugs überwiesen ist, wird zuchtpolizeilich verurtheilt, dem Versicherer eine doppelte Prämie zu bezahlen; wird aber der Beweis gegen den Versicherer geführt, so wird dieser ebenfalls zuchtpolizeilich condemnirt, eine gleiche Entschädigung dem Versicherten zu bezahlen und ausserdem noch die Prämie zu restituiren, wenn er sie zum Voraus empfangen hatte [1].

Schriftliche Beweise sind nicht erforderlich; Zeugenaussagen und alle anderen Mittel, welche den Richtern Aufschluss geben können, werden zugelassen. Wenn die blosse Möglichkeit eines Betrugs nicht hinreicht, wie hier noch angegeben werden soll; wenn eine gewisse Besorgniss, Furcht, Unruhe, die der eine der Contrahenten einem dritten bezeugt, ohne dass er davon demjenigen, mit dem er contrahirt, eine Mittheilung gemacht, nicht als Beweis von Betrug betrachtet werden kann, weil die mindeste Ungewissheit zur Giltigkeit der Police hinreicht: so darf auch nicht übersehen werden, dass ein mathematischer Beweis über die persönliche Kenntniss, deren man einen der Contrahenten beschuldigt, nicht unumgänglich nothwendig ist; die moralische Gewissheit ist hinreichend; z. B. wenn die Thatsache am Wohnorte desjenigen, den man des Betrugs beschuldigt, öffentlich bekannt wäre, so würde vermuthet, dass er darum gewusst habe.

Noch mehr, da der Betrug mehr in der Absicht als in der Thatsache liegt, wenn die eine der Parteien die falsche Nachricht über ein Ereigniss erhalten hätte, das dem Risico ein Ende macht, dennoch aber die Police unterzeichnete, so müsste sie annullirt werden und diese Partei könnte eben so condemnirt werden, als wenn das Ereigniss sich wirklich zugetragen hätte.

---

1) H. G. B. 368.

Ob der beeinträchtigte Contrahent das Ganze oder einen Theil bezahlt hatte oder nicht, ist gleichviel. So lange die Verjährung nicht eingetreten ist, kann er seinen Gegner vor Gericht belangen, weil der Versicherte oder Versicherer, indem er empfangen, was ihm nicht gebührte, einen neuen Betrug begeht.

784. Ist die Assecuranz durch einen Commissionär geschlossen worden, so muss zur Anwendung dieser Grundsätze ein Unterschied gemacht werden. Kannte er das Ereigniss, als er die Assecuranz schloss, so ist sie ungiltig, selbst wenn der Committent nichts darum gewusst hätte und die doppelte Prämie fällt dem Commissionär zur Last [1]. Wusste hingegen der Committent allein um das Ereigniss, so ist ein anderer Unterschied zu machen. Kannte er es im Augenblick, wo er den Auftrag gegeben, so ist die Assecuranz ungiltig, und er muss ausserdem doppelte Prämie bezahlen; hat er sie nur gekannt, seitdem er seine Instructionen eingesandt hat und sie nicht widerrufen, so lässt sich der Betrug von seiner Seite leicht vermuthen, hat er sie aber contremandirt und ist sie vor Empfang seines Briefes geschlossen worden, so ist sie giltig.

785. Da es sehr schwierig ist in dieser Materie den Betrug zu beweisen, so wird die legale Vermuthung angenommen, dass die Assecuranz jedesmal radical null ist, wenn die eine oder andere Partei möglicher Weise entweder von der glücklichen Ankunft oder vom Verluste unterrichtet ist.

Möglichkeit wird vermuthet, wenn sich aus einer Berechnung der Entfernung, wobei 3/4 Myriameter (1 1/2 ehemalige alte franz. Post-Stunden) auf die Stunde gerechnet werden, ergibt, dass entweder von dem Orte der Ankunft oder des Untergangs des Schiffes oder von dem Orte, wo die erste Nachricht eingelaufen ist, diese Nachricht noch vor der Unterzeichnung der Police an den Ort, wo dieselbe abgeschlossen ist, gelangen konnte [2]. Diese Frist wird von Moment zu Moment berechnet. Wenn also die Police nicht nur den Tag, sondern auch die Stunde angibt, zu welcher sie gezeichnet wurde, so muss von dieser Stunde gerechnet werden, indem man den Zeitverlauf, seitdem das Ereigniss dem Risico ein Ende gemacht hat, berechnet.

Z. B. Wenn ein Schiff, das am 1. Juni Morgens 8 Uhr abgegangen, nachdem es 18 3/4 Myriameter (37 1/2 Stunde) zurückgelegt, untergegangen ist, so wäre die am 2. vor 9 Uhr Morgens gezeichnete Police giltig; diejenige aber, die nach dieser Stunde gezeichnet wurde, wäre ungiltig.

---

1) S. L. d. H. № 593. 3) H. G. B. 366.

Gibt die Police die Stunde nicht an, sondern blos den Theil des Tages, Vor- oder Nachmittag, so muss vermuthet werden, dass sie zur letzten Stunde dieses Theils des Tags gezeichnet wurde, d. h. Mittags, wenn die Police vor Mittag gezeichnet wurde, und geschah es Nachmittags oder gibt sie nur den Tag an, so muss die Stunde des Sonnenuntergangs vor jeder andern vorgezogen werden, weil es nicht gebräuchlich ist, dass bei Nacht Contracte unterzeichnet werden und waltet darüber ein Zweifel ob, so muss der Gebrauch den Vermuthungen zur Basis dienen.

Uebrigens möchte der Zeugenbeweis, dass die Police zu einer gewissen angegebenen Stunde unterzeichnet wurde, wenn sie blos die Angabe des Tags enthält, nicht zulässig sein. Da sie nothwendiger Weise schriftlich abgefasst sein muss, so haben sich die Parteien die Schuld beizumessen, wenn sie in ihren Angaben nicht genauer waren. In diesem Falle handelt es sich nicht um einen Betrug, dem man Einhalt thun muss oder der zu bestrafen ist, sondern von einer blossen Vermuthung von Ungiltigkeit, die nur aus dem Act selbst entstehen kann, der entkräftet werden soll.

Der bestimmte Augenblick der Ankunft kann nicht ungewiss sein, weil er durch die Verklarung constatirt wird, die der Capitain in den vier und zwanzig Stunden seiner Ankunft machen muss (s. № 648), derjenige des Verlustes wird nach Umständen bestimmt. Wenn das Schiffsvolk ganz oder zum Theil sich rettet, so dient die gemachte Verklarung als Beweis (s. № 639 u. 736); ist aber das sämmtliche Schiffsvolk untergegangen, so wird dieses Untersuchungsmittel überflüssig. Man kann dann nur von der Stunde an rechnen, in welcher die Nachricht vom Untergang des Schiffes in einem Orte angekommen ist, von wo aus sie sich verbreiten könnte.

Derjenige, welchem man diese Vermuthung entgegensetzen kann, wird nicht zum Gegenbeweis zugelassen [1]), weil nicht angenommen wird, als habe er einen Betrug begangen, noch dass er zu Schadloshaltung gehalten sei, sondern blos, dass die Police ungiltig ist, ohne dass man in das Gewissen eindringt.

Diese Exception, die sich auf die legale Vermuthung gründet, wird nicht mehr zuchtpolizeilich entschieden. Hier ist nicht mehr die Rede, Jemanden der Prellerei, deren er sich schuldig gemacht, zu überführen, da Form und Gegenstand dieser Klagen ganz verschieden sind.

Die Parteien haben übrigens das Recht auf diese Vermuthung zu verzichten, was man gewöhnlich «*assurer sur bonnes ou*

---

1) H. G. B. 1352.

mauvaises nouvelles» (auf gute oder schlimme Nachrichten versichern) nennt [1]). Es wird angenommen, als finde der Versicherer den Preis seiner Verzichtleistung in einer Vermehrung der Prämie, und der Versicherte in einer Verminderung derselben.

In diesem Falle aber muss, ungeachtet dieser Clausel, der Beweis des Betrugs geführt werden; er könnte nicht aus dem Grunde abgewiesen werden, dass die Nachricht nicht vermuthet wird, nach der erwähnten Distanz - Berechnung bekannt gewesen zu sein. Der Grund davon ist einfach: in diesem Fall will man den Beweis einer Thatsache führen, im andern Fall ist nur die Rede von Vermuthung und die Thatsache überwiegt immer die Vermuthung. Eine sogar ausdrückliche Verzichtleistung auf diesen Beweis wäre ungiltig, weil er der Moralität zuwider liefe. Die Anwendung dieser Grundsätze soll im IV. Cap. angegeben werden, wo von den Einreden des Versicherers die Rede ist und in № 872 soll beim Ristorno untersucht werden, ob sich diese Vermuthung ohne Unterschied beim Abandon und bei der Klage auf Havarie anwenden lässt.

Dritter Abschnitt.

Von der Prämie.

786. Eine Assecuranz kann nicht ohne Prämie (*prime*) bestehen [2]), d. h. ohne einen Preis, den der Versicherte dem Versicherer als Equivalent der Chancen, die dieser gegen jenen auf sich nimmt, bezahlt oder verspricht. Alles, was die Verabredung, die Zahlung oder die Promesse betrifft, so wie die Sachen, in welchen sie bestehen kann, ist ohne Einschränkung auf die Seeassecuranzen anwendbar.

So könnte z. B. A. die Pacotille, womit er nach Guadeloupe reiset, durch B. versichern lassen und sich verbindlich machen, als Equivalent dieser Versicherung während einer gewissen Zeit der Pflanzung des Versicherers vorzustehen oder eine gewisse Anzahl Fässer Wein dafür zu geben.

Hier ist es am Orte, einige Vorschriften, die den Versicherungen zur See besonders eigen sind, zu erklären.

Die Prämie kann ihrer Beschaffenheit nach oder durch eine Clausel im Vertrag, z. B. zu einem Gewissen per Monat erhöhet werden. Sie kann aus einer bestimmten Summe für eine gewisse Reise bestehen; dann kann der Versicherer keine Erhöhung verlangen, wie lange auch die Dauer der Reise sein mag. Ist aber zur

---

1) H. G. B. 367. 2) S. L. d. H. № 591.

Angabe der Reise diejenige der Dauer des Risico gefügt worden, so muss die Prämie in dem Fall, wo die Reise sich über die angegebene Zeit hinaus verlängern würde, im Verhältniss erhöhet werden, ohne dass jedoch der Versicherer zu irgend einer Restitution gehalten ist, wenn die Reise von kürzerer Dauer wäre.

787. Man kann auch übereinkommen, dass die Prämie auf den Fall eines ausbrechenden Krieges, wenn die Assecuranz in Friedenszeiten geschlossen, erhöhet wird [1]), oder dass sie auf den Fall eines Friedens, wenn die Versicherung während des Krieges geschlossen worden, vermindert wird. Dies muss aber klar ausgedrückt sein, sie liesse sich nicht aus den Umständen oder aus den Folgerungen die aus dem Benehmen oder der Lage der Parteien gezogen werden können, ableiten.

Ist die Prämie festgesetzt und es ist nur noch die Rede vom Augenblick, wo sie läuft, so werden die ersten Feindseligkeiten, die gegen Kriegs- und andere Schiffe, Staats- oder Privateigenthum begonnen würden, auch wenn kein Manifest, noch eine feierliche Kriegserklärung ergangen ist, als Kriegszustand erklärt [2]). Sie tritt überall und zu gleicher Zeit in Kraft, wo auch die Feindseligkeiten ihren Anfang genommen haben, wenn auch die Nachricht davon in Betreff der Distanzen nur successive und mehr oder minder schnell ankommen konnte. Obgleich diese Vorschriften Schwierigkeiten darbieten, so sind sie doch geringer, als die Menge von Prozessen, zu welchen ein entgegengesetztes Princip Anlass geben würde. Als Kriegszustand würden aber nicht die Feindseligkeiten betrachtet, die von der Regierung desjenigen, der sie begangen, gemissbilligt würden.

Besteht die Erhöhung der Prämie in einer fixen Summe, so bleibt sie unverändert, das Schiff mag nun seit dem Ereigniss seine Reise ganz oder theilweise gemacht haben. Besteht sie in einer verhältnissmässigen Vermehrung zu einem Gewissen per Monat, so beginnt diese Erhöhung vom Augenblick des Kriegszustandes. Ist die Taxe dieser Erhöhung nicht fixirt worden, so wird sie gerichtlich bestimmt, und dabei das Risico, die Umstände und die Absicht der Parteien in Betracht gezogen.

Die nämlichen Grundsätze sind auch auf die Verminderung der Prämie für die Assecuranz anwendbar, die während des Krieges geschlossen wurde und auf welchen vor Ende der Reise der Friede erfolgte.

788. Man nimmt an, der Versicherte habe nur die Prämie unter der Bedingung versprochen, dass sie der Preis eines Risico sei

---

1) H. G. B. 343. 2) Abw. Urth. 28. Jan. 1807.

und dass der Versicherer die Zahlung dieser Prämie nicht verlange, wenn er keine Chance laufe, ein Grundsatz, der sich auch auf die Assecuranzen zu Lande anwenden lässt [1]. Ist aber einmal der Vertrag giltiger Weise geschlossen, so kann sich nicht die eine der Partheien von ihrer Verbindlichkeit aus freien Stücken lossagen.

Der Seehandel lässt aber eine wichtige Ausnahme vom gemeinen Recht zu, die in № 872 entwickelt werden soll. Sie hindert aber nicht, dass die Parteien im Augenblick des Vertrags gebunden waren, weil, wie noch gezeigt werden soll, einerseits der Versicherer sich nicht lossagen darf, und anderseits der Versicherte, wenn er auf seine Unternehmung verzichtet, sich nur accessorisch lossagen kann.

789. Die Prämie kann im Augenblick, wo die Police geschlossen wird, bezahlt werden; am häufigsten aber stellt der Versicherte zu Gunsten des Versicherers ein Prämien - Billet (*billet de prime*) aus. Aus der Abfassung dieses Billets ergibt sich, wie die Vorschriften, die begebungsfähigen Effecten betreffend, anzuwenden [2]) sind und in welchem Fall eine Novation entstehen kann, die weder dem Versicherten Einreden gestattet, die aus dem Assecuranz-Vertrag entspringen, noch dem Versicherer erlaubt, die der Prämie anhängenden Vorzugs- und Privatrechte auszuüben.

Von welcher Art auch das Ereigniss sein mag, so gebührt die Prämie dem Versicherer. Da aber die Parteien die Zahlung oft nicht baar oder in Billets bedingen, so kommen sie überein, dass sie bloss bei glücklicher Ankunft zahlbar wird, und dass sie, wenn sich ein Unglück ereignet, mit dem compensirt wird, was der Versicherer dem Versicherten bezahlen muss. Dies hat hauptsächlich bei hohen Prämien Statt, wo dann eine baare Zahlung für den Versicherten zu lästig wäre.

790. Hier ist's am Orte zu untersuchen (s. № 763) wie der Versicherte, der eine Prämie dem Versicherer versprochen, diese Prämie wieder zum Gegenstande einer neuen Assecuranz machen kann. Z. B. A. liess sich durch B. den Werth einer Schiffsladung für 50,000 fs. zu 10 % Prämie versichern, d. h. mittels 5000 fs. Er könnte sich nicht, wie hiernach gesagt wird, diese nämliche Ladung durch einen zweiten versichern lassen, weil er kein Risico mehr läuft, da er aber bei einem Unglück nur 50,000 fs. erhält, so verliert er die 5000 fs. Prämie. Um diesem Verlust zu entgehen, kann A. diese 5000 fs. Prämie bei einem andern Versicherer (C.) reassecuriren lassen,

1) S. L. d. H. № 590. 2) S. L. d. H. № 343 u. f.

dafür eine Prämie bezahlen oder versprechen, die man Prämie von Prämie (*prime de prime*) nennt.

Angenommen, A. habe für die Versicherung der 5000 fs. erste Prämie 10 % oder 500 fs. bezahlt, so kann er bei einem Dritten (D.) die 500 fs. ebenfalls zu 10 % Prämie (50 fs.) assecuriren; dann wendet er sich an den Versicherer E., damit dieser ihm die 50 fs. auch zu 10 % Prämie (5 fs.) assecurire. Diese 5 fs. kann er dann bei F. angenommen zu 10 % mit 50 Centimes assecuriren lassen, und so kann er bis in die kleinste idealische Theilung versichern lassen.

Geht nun der assecurirte Gegenstand verloren, so muss ihn B. vergüten; er empfängt also die versprochenen 5000 fs. Prämie von A. Dieser wird sie von C. reclamiren, indem er ihm die Prämie von 500 fs. bezahlt, die er dann von D. fordert, welchem er 50 fs. bezahlt. Diese wird er von E. fordern, der sich mittels 5 fs. anheisehig gemacht hat, sie zu bezahlen. Dann wird er von F. 5 fs. verlangen, dem er 50 Cents. Prämie bezahlt u. s. w., wenn er die Prämien von Prämien assecuriren liess. Auf diese Weise wird A. vollständig gedeckt sein, und kann er durch den Verlust der Waaren den Gewinn nicht machen, den er von seiner Speculation hoffte, so hat er wenigstens nur seine Mühe verloren.

Kommen die Waaren glücklich an, so bezahlt er allerdings für alle diese Prämien eine weit grössere Summe, als wenn er sie nicht hätte assecuriren lassen. Denn wirklich bezahlt er B. 5000 fs., an C. 500, an D. 50, an E. 5, an F. 50 Cents. = 5555 fs. 50 Cents., statt 5000 fs. die er bezahlt hätte, wenn er sich auf die erste Assecuranz beschränkt hätte.

Beim ersten Blick sollte man glauben, dass diese Operation dem Wesen des Assecuranz-Vertrags entgegen wäre, denn da die Prämie der Preis des Risico ist, den der Versicherer auf sich nimmt und die versicherte Sache nicht eingeschifft, noch einer Gefahr ausgesetzt ist, so fragt es sich, wie sie zu einer Assecuranz Anlass geben kann. Diese Prämie ist aber eine Einlage, die ausserhalb der Grenzen der Verschiffung gemacht wurde, sie kann durch Seeunfälle dem Versicherten verloren gehen; sie verschafft zuletzt den versicherten Sachen einen höhern Preis, denn wollte A. seine versicherte Ladung verkaufen, so würde er einen höhern Preis erhalten, als wenn sie nicht assecurirt wäre. Nichts ist also bei der angegebenen Operation den vorausgegangenen Grundsätzen entgegen.

Nun entsteht aber eine zweite Frage, nämlich diejenige: kann sich der Versicherte die Prämie und die Prämie der Prämien vom Hauptversicherer garantiren lassen? Könnte im vorliegenden Fall A. mit B. übereinkommen, dass, wenn die Waaren verloren gingen, er ihm die 5000 fs. ohne Abzug der Prämie zurückgeben wird, und dass, wenn sie glücklich ankommen, die Prämie 5555 fs. 50 Cents. betragen wird, vorausgesetzt, dass alle

diese Assecuranzen zu 10 % oder jede andere Summe nach der über eingekommenen Taxe geschlossen wäre?

Es scheint den Grundsätzen entgegen zu sein, dass derjenige, dem die Prämie gebührt, selbst Versicherer derselben sei, weil er sich dadurch verbindlich macht zu restituiren, oder das nicht zu empfangen, was ihm als Equivalent des Risico, das er auf sich nimmt, bezahlt oder versprochen wurde. Da die Prämie mit diesem Risico, mit dem sie wechselseitig in Beziehung steht, unzertrennlich ist, so scheint es, dass man gewissermassen aus einem wesentlich interessirten Vertrag blos einen Wohlthätigkeits-Vertrag machen will.

Diese Art Assecuranz enthält aber mehrere Contracte. So gut A. erlaubter Weise die hier oben angeführten einzelnen Verträge mit fremden und unterschiedlichen Personen schliessen konnte, so kann er sie auch mit seinem Versicherer schliessen. Diese Fälle, wo die nämliche Person erlaubter Weise und ungehindert mehrere unterschiedliche Qualitäten vereinigt, sind im Handel nicht selten [2]. Im Allgemeinen ist diese Wiederholung nur dann verboten, wenn dadurch Contracte verschleiert werden sollen, um einigen Verfügungen des Gesetzes auszuweichen. Dies ist aber auch der Grund, warum nach № 762 der Darleiher auf Bodmerey sein Capital vom Entlehner nicht assecuriren lassen kann. Zweitens verändert sich die Natur des Vertrags nicht. Zwar empfängt der Versicherte im Fall eines Verlustes den ganzen auf Risico gesetzten Werth, ohne eine Prämie zu bezahlen; allein er bezahlt auch eine stärkere Prämie bei glücklicher Ankunft. Es ist daher immer Glücks-Vertrag, der in gewisser Lage sein Wesen nicht verändert.

Diese Versicherung der Prämie und der Prämie von Prämie lässt sich nicht vermuthen; sie muss ausdrücklich in der Police, wovon sie keine nothwendige Folge ist, constatirt sein, allein sie lässt sich oft aus gewissen gebräuchlichen Ausdrücken folgern, z. B. die Bedingung, dass die Prämie nur bei glücklicher Ankunft zahlbar ist, hat gerade die Wirkung einer Assecuranz der Prämie und der Prämie von der Prämie. Der Versicherer verspricht im Fall eines Unglücks die ganze versicherte Summe zu bezahlen und bei glücklicher Ankunft empfängt er eine stärkere Prämie, als sie gewesen wäre, wenn diese Uebereinkunft nicht Statt gehabt hätte. Es gibt Policen, worin die Versicherer den Versicherten sagen: ***nous vous permettons de vous faire assurer en entier la prime***

---

1) S. L. d. H. № 570.

et la prime de la prime (wir erlauben Ihnen die Prämie und die Prämie der Prämie ganz versichern zu lassen), der Gebrauch, den man in commerzieller Materie befolgen muss, legt diesen Ausdrücken die nämliche Wirkung bei, als wenn die Versicherer gesagt hätten, dass sie selbst die Prämie und die Prämie der Prämie versicherten.

Zweites Capitel.

Form des See-Assecuranz-Contractes.

791. Alles, was bereits über die See-Assecuranz-Verträge gesagt wurde, beweiset, wie wichtig es ist, deren äussere und innere Form zu kennen [1]; dies soll in nachfolgenden zwei Abschnitten angegeben werden.

Erster Abschnitt.

Aeussere Form der Assecuranz-Police.

792. Der Assecuranz-Vertrag muss schriftlich abgefasst werden [2]. Er liesse sich nicht durch die Umstände vermuthen, sogar nicht in den Fällen, wo die Regierung, wenn sie im öffentlichen Interesse von ihrem Wegnehmungsrechte auf die Güter von Privaten Gebrauch macht, Befrachter eines Schiffes würde. Wer also behauptet, dass eine gewisse Person ihm gewisse Sachen versichert hat, kann nicht, ohne einen schriftlichen Beweisanfang beizubringen, den Beweis durch Zeugen führen. Da aber das Gesetz die Schrift, die beigebracht werden muss, nicht bezeichnet, so mag ein Beweis durch die Bücher, oder die Correspondenz desjenigen, der den Vertrag läugnet, noch mehr aber durch sein Geständniss, z. B. durch die Quittung, die der Versicherer über die Prämie gegeben [3], hinreichend sein; auch könnte ihm der Eid von seinem Gegner auferlegt werden. Der Zeugenbeweis ist aber, wie gesagt, gänzlich untersagt.

Die Abfassung der Assecuranz-Policen variirt nach den verschiedenen Platzgebräuchen. Gewöhnlich gibt es gedruckte Formulare, welche die Hauptclauseln enthalten und obgleich man schon manchmal das Gefährliche dabei erkannt hat, so hat doch der Nutzen, den

---

1) S. die allgemeinen Grundsätze über die Assecuranz-Verträge im Lehrbuch des Handelsrechts № 589 u. f. 2) H. G. B. 332. 3) Abw. Urth. 15. Febr. 1826.

sie in vielen Umständen darbieten, deren Gebrauch beibehalten. Da aber diese zum Voraus gemachte Abfassung mehr das Zufällige enthält, worüber man positiv übereingekommen ist, so würde im Zweifel den geschriebenen Clauseln der Vorzug vor den gedruckten eingeräumt.

793. Die Assecuranz-Mäkler dienen als Mittelspersonen zwischen den Personen, die nicht direct wegen der Assecuranz unterhandeln. Sie entwerfen die Policen und bezeugen deren Richtigkeit durch ihre Unterschrift [1]). Die Police kann auch vor Notar, so wie im Auslande vor dem Kanzler eines Consulats gemacht werden. Sie werden sowohl in deren Repertorium, als in ein specielles Register eingetragen.

Die Police kann auch unter Privatschrift ausgefertigt werden; allein es ist nicht unumgänglich nothwendig, dass dies in Duplo geschieht. Dies ist unnöthig, wenn der Versicherte die Prämie baar oder in seinem Billet bezahlt hat, weil dann die Obligation einseitig wird, da der Versicherte sein Engagement vollzogen und dasjenige des Versicherers allein bleibt. Aber selbst dann, wenn diese Prämie nicht bezahlt wurde, ist es nicht gebräuchlich, sie in Duplo auszufertigen; sie wird nur vom Versicherer unterzeichnet, was aber dem letztern nachtheilig sein kann, wenn der Versicherte, falls er unredlich handeln will, die in Händen habende Police abläugnet, um der Zahlung der Prämie zu entgehn.

Hier würden aber dem Versicherer zum Beweis der Prämie und ihrer Taxe die Bücher der Mäkler als Rechtstitel gegen den Versicherten dienen [2]), und in einem solchen Fall würde ihnen ein grösserer Glauben beigemessen, als in andern Fällen, was im Interesse des Seehandels eine Abweichung von der Regel ist [3]).

Um einer solchen Unredlichkeit von Seiten des Versicherten vorzubeugen, muss sich der Versicherer nach № 790 die Prämie entweder baar oder in Billets geben oder die Police in Duplo ausfertigen lassen. Wäre sie nur einfach ausgefertigt worden, oder würde in jedem Original der doppelten Ausfertigung nicht erwähnt, so möchte aus diesem Grunde die Police nicht ungiltig sein [4]).

794. Die Police darf keine unausgefüllte Stelle enthalten [5]). Sie muss datirt sein, nicht wegen ihrer innern Giltigkeit vom Versicherer zum Versicherten, sondern damit, wenn der Werth der versicherten Sachen durch mehrere Versicherungs-Contracte über die

---

1) H. G. B. 79. 2) H. G. B. 192. 3) S. L. d. H. № 126 und 247. 4) Ein abw. Urth. vom 19. December 1819 scheint dieser Meinung entgegen zu sein. 5) H. G. B. 332.

Gebühr gedeckt wurde, die älteren erkannt werden können, die den jüngern im Datum vorangehen [1]). Uebrigens dienen Tag und Stunde oft, um die Fälle zu reguliren, in welchen die in № 785 angegebene Vermuthung anzuwenden ist.

Eine nicht datirte Police könnte also nicht Dritten entgegengesetzt werden, es sei nun, um die Assecuranzen ristorniren zu können, welche nach der Behauptung der Parteien später geschlossen wurden, oder um das Vorzugsrecht des Versicherers zu begründen; denn um jeden Betrug in diesem Betracht zu verhindern, ist die Angabe des Datums vorgeschrieben. Hätte aber die Police, die zuerst kein Datum hatte, nachher ein gewisses Datum erworben, so würde sie gegen Dritte, die nur einen spätern Rechtstitel haben, Beweiskraft haben.

Die Gründe, warum die Police datirt sein muss, sind auch die nämlichen in Betreff der Angabe der Stunde; hier müsste sich aber die Strenge der Grundsätze mit den weiten und leichtern Formen des Handels vereinbaren. Wenn demnach unter zwei an einem und demselben Tage geschlossenen Policen die eine angäbe, dass sie Vormittag unterzeichnet wurde, die andere aber diese Angabe nicht hätte, so würde die erstere der zweiten vorausgehen.

795. Oft wird ein Schiff oder eine Ladung durch mehrere Personen versichert, zwar nicht gemeinschaftlich, da in diesem Fall die Obligation solidarisch wäre, sondern durch mehrere nicht von einander abhängende und successive Engagements, die in der nämlichen Police der Reihe nach auf einander, manchmal mit verschiedenartigen Clauseln und für getrennte Summen, folgen [2]). Hier muss das Engagement jedes Versicherers vom Tage, an welchem er es unterzeichnet, datirt sein, sonst würde angenommen, als wären die nicht datirten Engagements am nämlichen Datum unterzeichnet worden, das unmittelbar darauf folgt.

Z. B. A. versichert für 2000 fs. unter dem 1. April; B. versichert auch eine Summe, vergisst aber das Datum; C. versichert am 4. und datirt die Police, so wird vermuthet, dass B. nur an diesem letzten Datum versichert habe. Nach C. kommen noch mehrere Versicherer vor, die alle zu datiren unterlassen haben.

Da der Notar, oder der Mäkler bei Strafe der Fälschung dem Vertrag kein anderes Datum geben kann, als dasjenige, an welchem er wirklich Statt gehabt, was am 15. April geschah, so werden die Unterschriften dieser Versicherer nur dieses Datum haben. Der

1) H. G. B. 359. 2) H. G. B. 333.

Zeugenbeweis könnte weder die Auslassung, noch die Unzulänglichkeit der Angabe des Datums ersetzen, um einen Vorzug zu haben, der dieser Präsumtion entgegen ist.

796. Hätte ein Versicherer über seine Unterschrift einige Clauseln geschrieben, die vom Inhalt der Police abweichen, so würde aus dem nämlichen Grunde angenommen, als haben sich diejenigen, die nach ihm sogar pure unterzeichnen, ohne eine entgegengesetzte Absicht auszudrücken, unter den nämlichen Modificationen verbindlich gemacht.

Ist einmal die durch Mäkler, oder vor Notar geschlossene Police vom Versicherer unterzeichnet, so ist der Vertrag für die Parteien unwiderruflich. Der Mäkler oder Notar, der ihr gemeinschaftlicher Vermittler ist, hat den Versicherten verbindlich gemacht, indem er für ihn die vom Versicherer unterzeichnete Police acceptirte und hat das Engagement des letztern perfect gemacht, als wenn der Versicherte dabei zugegen gewesen wäre. Der Vertrag kann aber durch beiderseitigen Willen der Parteien schriftlich widerrufen oder modifizirt werden, und die Gerichte könnten sogar, ohne dass eine Schrift nöthig wäre, durch Zeugenbeweis und Vermuthungen entscheiden, dass der Vertrag zwischen den Parteien mit gemeinschaftlicher Einwilligung aufgehoben wurde. In № 873 soll angegeben werden, wie die Versicherung wirkungslos wird, wenn der Versicherte auf seine Expedition verzichtet.

797. Die Assecuranz-Police kann auch an Ordre lauten, d. h., der Versicherer kann sich darin verbindlich machen, demjenigen, an den sie durch Indossement übertragen wird, die versicherte Summe oder den versicherten Werth zu bezahlen; die Police kann sogar an den Inhaber gestellt sein. In beiden Fällen verhielte es sich damit wie mit dem Connossement. Der Cessionar oder Inhaber müsste, um sich bezahlt zu machen, alle Verbindlichkeiten, die entweder aus den Clauseln oder aus der Natur des Contracts hervorgehen, erfüllen. Man könnte ihm aber nicht auf Antrieb der Zwischen-Inhaber oder des ursprünglich Versicherten Einreden entgegensetzen.

Auf welche Weise auch die Cession gemacht wird, so sind die Wirkungen der Negociation auf das Recht beschränkt, im Fall eines Verlustes zu reclamiren.

798. In der nämlichen Police können nach № 795 diverse Gegenstände oder von gleicher Art, nicht nur zu verschiedenen Prämien, sondern sogar für eine ähnliche Prämie assecurirt sein [1]),

---

1) H. G. B. 333.

ohne dass jedoch die verschiedenen Versicherer solidarisch verbunden sind, oder dass man daraus irgend eine Interesse-Gemeinschaft unter ihnen folgern kann.

Wenn aber derjenige, welcher mehrere Gattungen Waaren verladen, jede Partie zu einer getrennten Prämie, obgleich durch die nämliche Person und in der nämlichen Police assecuriren lässt, so kann mehr Ungewissheit entstehen, um zu wissen, 'ob eine einzige Versicherung oder mehrere daraus hervorgehen.

Z. B. A. liess durch B. in der nämlichen Police 20,000 fs. auf Wein und 20,000 fs. auf Zucker assecuriren; er verschifft den Wein, den Zucker aber nicht; wenn nun beide Versicherungen nur eine ausmachen, so werden sie nach den Vorschriften regulirt, die beim Ristorno gegeben werden sollen. Sind sie hingegen getrennt und hängen nicht zusammen, obgleich sie zwischen den nämlichen Personen und in der nämlichen Police gezeichnet sind, so wird das Ristorno nur den Zucker betreffen.

Die Ausdrücke in der Police und die Umstände dienen dann zur Entscheidung. Noch ist zu merken, dass die Vereinigung mehrerer Assecuranzen in einer und derselben Police nicht immer ein Beweis ist, dass die Parteien die Absicht hatten, eine einzige Versicherung zu schliessen, und ebenso, dass die Verschiedenheit der Waaren oder der Prämien nicht ausschliesslich den Beweis liefert, dass die Parteien die Assecuranzen theilen wollten.

In der Folge sollen die Fragen, die aus diesen Verträgen entstehen können, wie sich die Gelegenheit dazu darbietet untersucht werden.

Zweiter Abschnitt.

Innere Form der Assecuranz-Police.

799. Die Police muss die verschiedenen nöthigen Auskünfte und Angaben enthalten, um erkennen zu können, was die Parteien verstanden haben, damit bei eingetretenem Ereigniss die eine derselben der andern nicht das Gesetz mache und gewissermassen über ihr Schicksal entscheide.

Ausser dem Namen der Contrahenten muss die Police ausdrücken: die Qualität des Eigenthümers oder Commissionärs der versichern lässt; den Namen und die Bezeichnung des Schiffes; den Namen des Capitains; den Ort, wo die Güter geladen worden sind oder geladen werden sollen; den Abgangshafen; denjenigen seiner Bestimmung; die Häfen oder Rheden, wo es ein- oder ausladen soll; die Zwischenhäfen, in die es einlaufen soll; die Beschaffenheit und den

Werth oder die Taxe der Waaren oder versicherten Gegenstände; Anfang und Ende der Zeit, für welche die Gefahr übernommen wird; die vom Versicherer assecurirte Summe und die dem Versicherten versprochene Prämie; die Erklärung der Parteien, dass sie sich bei eintretenden Streitigkeiten einer schiedsrichterlichen Entscheidung unterwerfen wollen, dafern nämlich solches unter ihnen so ausgemacht ist; überhaupt alle andern Bedingungen, worüber die Parteien übereingekommen sind [1]).

Diese verschiedenen Angaben sollen in nachfolgenden §§. entwickelt werden.

§. 1.

Namen, Domicil und Qualität der Contrahenten.

800. Bei den See-Assecuranzen ist man in Betreff der Angabe des Namens des Versicherten weniger streng, als bei gewöhnlichen Assecuranzen [2]), daher auch derjenige, welcher den Beweis führt, dass er Eigenthümer des Schiffes oder von Waaren ist, das Recht hat, die Police geltend zu machen; sie muss auch die Qualität desjenigen angeben, der assecuriren lässt.

Nach dem strengen Rechte kann nur der Eigenthümer einer Sache assecuriren lassen [3]); diese Grundsätze können auch ohne Schwierigkeit auf die See-Assecuranzen angewendet werden. Sogar der Capitain ist nicht seiner factischen Anstellung nach hinlänglich zur Versicherung des Schiffes oder der Waaren, die er führt, autorisirt. Nach № 621 steht einem Mitrheder dieses Recht für sein Part zu, und er wird nicht als Repräsentant der übrigen Schiffspartner angesehen, um ihren Antheil assecuriren zu lassen.

801. Da aber jede Operation oder kaufmännische Convention durch Vermittelung eines Commissionärs auf eine nützliche Weise geschlossen werden kann, so ist evident, dass der Eigenthümer eines Schiffes oder von Waaren diesen Mittelweg einschlagen kann, um sie assecuriren zu lassen; in welchem Fall eine ausdrückliche Vollmacht nicht nöthig ist. Der Inhaber eines Connossements an Ordre ist hinlänglich zur Versicherung der darin bezeichneten Waaren autorisirt, und dies selbst dann, wenn ein Gegenbrief begründete, dass sie einem Dritten angehören, oder dass die Ordre, statt auf Uebertragung des Eigenthums zu lauten, das Merkmal einer blossen

---

1) H. G. B. 332. 2) S. L. d. H. № 593. 3) S. desgleichen № 589.

Vollmacht hätte; bei dieser Vollmacht würde angenommen, dass sie berechtige, Alles zu thun, was der Commissionair dem Interesse seines Committenten angemessen hält, und da er verkaufen kann, so ist er auch hinlänglich befähigt, giltiger Weise eine Versicherung abzuschliessen.

802. Die Qualität als Commissionär wird bestimmt ausgedrückt, z. B. wenn A. erklärt, dass er eine gewisse Waare für Rechnung des B. assecurirt. Manchmal wird dies auch generisch mit den Worten „für Rechnung, wen es angeht“ (*pour compte de qui il appartiendra*) ausgedrückt, im ersten Fall kann B. allein oder derjenige, dem er seine Rechte cedirte oder hinlängliche Vollmacht ertheilte, die Wirkung der Assecuranz verlangen, im andern Fall wird es jeder legitime Inhaber eines Connossements sein, dessen Angaben mit denjenigen der Police genau übereinstimmen. Da aber ein Commissionär seinen Committenten nicht nennen darf, so kann es geschehen, dass die Qualität dieses letztern von der Art wäre, dass sie die versicherten Sachen besondern Gefahren aussetzt.

Z. B. Bei einem Kriege zwischen Frankreich und England hat A. als Franzose Waaren in Cadix, auf welche sein Commissionär B. daselbst durch P. eine gewisse Summe assecuriren lässt. Wären die Waaren neutrales Eigenthum z. B. eines Spaniers, so würden sie nicht Gefahr laufen, von den Engländern genommen zu werden, so aber laufen sie ein Risico als französisches Eigenthum.

Um in diesem Fall die Redlichkeit mit dem Handelsinteresse zu vereinbaren, welches manchmal verlangt, dass ein Commissionär seinen Committenten nicht angebe, so muss der Versicherte erklären, ob er für eigene oder fremde Rechnung handelt. Der Versicherer, der dadurch von der Möglichkeit benachrichtigt wird, dass in diesem letztern Fall die versicherten Sachen einem Unterthan einer kriegsführenden Macht gehören, kann dann die Fragen an ihn richten, die er für thunlich erachtet und wenn er nicht befriedigt ist, so kann er sich zur Versicherung weigern oder sie nur zu einer erhöhten Prämie schliessen.

803. Jemand, der Gläubiger eines Schiffes oder einer Ladung ist, könnte das eine oder andere assecuriren lassen, um dann seine Rechte auszuüben [1]. Daraus folgt auch, dass derjenige, welcher die Schuld eines Schiffes verbürgt hat, dasselbe in dem in № 610 angegebenen Fall kann versichern lassen; andere Fälle sind leicht durch Analogie aufzufinden.

---

1) L. d. H. № 589.

Die Grundsätze über die Societät dienen, um über eine Assecuranz zu entscheiden, die durch einen Miteigenthümer einer Sache, ohne dass sich die andern opponirt haben, geschlossen wurde. Haben sie ihre Genehmigung dazu vor eingetretenem Ereigniss ertheilt, so werden die Vorschriften des Mandats befolgt, im entgegengesetzten Fall würde die Assecuranz auf den Theil des Miteigners reducirt der stipulirt hat, und nur für das Versicherung nehmen konnte, was ihn interessirte.

Auf diesen Grundsatz, nach welchem man die Sache eines Andern assecuriren lassen kann, an deren Erhaltung man ein wirkliches Interesse hat, stützt sich die Theorie der Reassecuranzen [1]), die ohne Einschränkung im Seerecht angewendet wird [2]). Da diese Reassecuranz ein neuer und getrennter Vertrag zwischen demjenigen ist, der durch einen Andern die von ihm versicherten Sachen assecuriren lässt, und demjenigen, der sie reassecurirt, so ist sie den allgemeinen Vorschriften und namentlich den in № 782 über die Präsumtionen wegen Kenntniss des Ereignisses unterworfen. Daraus kann eine doppelte Position entstehen, die an sich nichts Contradictorisches hat, nämlich dass die ursprüngliche Assecuranz giltig sein kann, während die Reassecuranz es nicht ist, weil sie zu einer Zeit geschlossen wurde, wo der Verlust oder die glückliche Ankunft von den Parteien, zwischen welchen diese Reassecuranz Statt hatte, gekannt war.

§. 2.

Angabe des Namens des Schiffes und des Capitains.

804. In See-Assecuranzen kann das Schiff von zwei Gesichtspunkten in Betracht gezogen werden: 1) als Gegenstand und 2) als Ort des Risico. Hier soll nur vom erstern Punkte die Rede sein. Der andere soll in № 811 u. f. abgehandelt werden.

Die Angabe des Schiffes, in welches die versicherten Waaren geladen wurden, hat den Vortheil, viele Schwierigkeiten über seine Identität zu lösen, die nöthigen Verificationen zu erleichtern, und den Versicherten zu dispensiren, andere Papiere beizubringen. — Würde aber die Police kein Schiff angeben, so wäre sie deshalb nicht aufgehoben, weil die Angabe des Schiffes, wenn es der Ort und nicht der Gegenstand des Risico ist, nicht zum Wesen des Vertrags gehört.

---

1) S. L. d. H. № 592. 2) H. G. B. 342.

Die Parteien können daher stipuliren, dass der Versicherte nach Gutdünken seine Waare auf ein anderes Schiff als dasjenige der Police verladen kann. Nach den allgemeinen Vorschriften über die Verträge lässt sich beurtheilen, ob und wie der Versicherte diese Befugniss gemissbraucht hätte, und ob in Ermangelung einer formellen Ermächtigung auf ein gewisses Schiff zu laden, vermuthet wird, dass der Versicherer die Wahl dem Versicherten gelassen habe.

805. Noch mehr: es ist gebräuchlich und erlaubt, Waaren auf eine Ladung versichern zu lassen, ohne deren Beschaffenheit zu bezeichnen, noch das Schiff, noch den Capitain, der es führt, anzugeben [1]. Da jedoch diese Art Assecuranz als Mittel dienen könnte, ernsthafte und legitime Verträge, Conventionen, durch Wetten zu substituiren, so ist diese Befugniss nur für die Assecuranzen eingeführt, die auf Ladungen nach der Levante und die übrigen Welttheile mit Ausnahme Europa's geschlossen werden. Oft kennen die Destinatäre dieser Waaren weder ihre Beschaffenheit, noch den Namen des Schiffes, noch denjenigen des Capitains, was ihnen nach allgemeiner Regel die Befugniss nehmen würde, sie assecuriren zu lassen. In diesem Fall reicht es hin, wenn die Police den Welttheil angibt, wo die Ladung einzunehmen ist, weil das Risico darnach berechnet wird. Man muss sich daher erklären, ob die Ladung in der Levante, in Ostindien, in den französischen Antillen, an die Küsten von Afrika oder auf dem englisch-amerikanischen Continent Statt hat. Es ist aber nicht nöthig, den besondern Ort anzugeben, weil man oft die Verhandlungen nicht kennt, die der Correspondent gepflogen haben kann, bevor er nach Europa verladen, auch nicht den Ort, von wo aus das Schiff seiner Bestimmung wegen unter Segel gehen muss.

Damit ein unredlicher Versicherter die Versicherung auf eine gewisse Ladung nicht auf eine andere anwende, wäre es der Natur der Sache angemessen, in der Police den Destinatär anzugeben, und da dessen Name ebenfalls im Connossement bezeichnet wird, das am Orte der Versendung ausgefertigt wird, so würden wenigstens seinem Betrug Hindernisse in den Weg gelegt. Da es jedoch auch geschehen kann, dass derjenige, welcher die Waaren versichern lässt, die er in fernen Ländern hat, eben so wenig weiss, an wen sie adressirt oder consignirt werden, als den Hafen kennt, wohin das Schiff bestimmt ist, so kann man ebenfalls von dieser Bedingung

1) H. G. B. 337.

durch eine ausdrückliche Clausel abweichen. Dann ist es hinreichend, wenn der Versicherte beweiset, dass er ein Interesse zur Erhaltung des versicherten Gegenstandes hatte, obgleich er an die Adresse eines Andern verladen wurde. In allen Fällen aber würde sich die Assecuranz nur auf Sachen anwenden lassen, die in der in der Police angegebenen Zeit geladen wurde, und würde ohne ausdrückliche Stipulation keine Rückwirkung auf Gegenstände haben, die vorher geladen wurden.

806. Um so mehr kann ein Versicherter, der das Schiff angibt auf welches ursprünglich verladen wird, sich das Recht vorbehalten, einstweilen die versicherten Sachen auf andere Schiffe zu verladen, ohne das zu bezeichnen, was substituirt werden kann.

Z. B. Ein Kaufmann versendet Waaren von Bordeaux nach Madeira, er findet aber kein Schiff, das direct dahin segelt, sondern eines, das für Cadix bestimmt ist; er verladet seine Waare auf dieses Schiff und adressirt sie an seinen Correspondenten in Cadix, mit dem Auftrag, sie mit erster Schiffsgelegenheit dahin gehen zu lassen. Er kann zwar wohl das für Cadix bestimmte Schiff angeben, dasjenige aber von Cadix nach Madeira kennt er nicht, er kann daher stipuliren, dass von Cadix aus seine Waaren auf einem andern Schiffe, das er nicht angibt, transportirt werden, welches dann der Ort des Risico für den Rest der Reise wird.

Diese Clauseln lassen sich aber nicht stillschweigend verstehen und man darf daraus keine übertriebenen Folgen ziehen. Wenn also die Parteien ein Schiff angegeben haben, so kann der Versicherte, der sich im Namen geirrt, nicht vorgeben, das Risico sei auf Waaren anwendbar, die auf einem Schiffe, das einen andern Namen trägt, verladen sind [1]), und diesen Unterschied als einen blossen Irrthum und als eine Veränderung ausgeben, die um so unwichtiger ist, weil die Parteien der Angabe des Schiffes nicht bedurften.

Der Unterschied zwischen beiden Fällen ist leicht zu merken. Wenn die Parteien kein Schiff bezeichneten, oder wenn sie einwilligten, dass irgend ein Schiff demjenigen, welches sie angeben, substituirt würde, so haben sie vom Recht Gebrauch gemacht, ausdrücklich von einer Bedingung abzuweichen, die zur Natur des Vertrags gehört, und diese Abweichung bedurfte nur ausgedrückt zu werden. Haben sie aber darin eine Angabe gemacht, so haben sie ihren Willen, nicht davon abzuweichen, kund gethan, und der Wille der einen von ihnen konnte demnach keine Veränderung herbeiführen, in welche die andere nicht eingewilligt hätte.

---

1) H. G. B. 351.

Es könnte auch, obgleich selten, geschehen, dass der Irrthum in der Angabe von keiner Wichtigkeit sei; dies wäre der Fall, wo die zwei Parteien, obgleich sie das versicherte Schiff genau kannten, ihm dennoch irrthümlich einen andern Namen in der Police gegeben hätten, als denjenigen, den es wirklich trägt, und unter welchem es die Reise macht.

Der Irrthum in Betreff der Qualität des versicherten Schiffes kann wichtiger sein. In № 599 ist angegeben worden, wie im Handelsgebrauch die Qualification, die einem Schiff gegeben wird, dessen Stärke oder die Trächtigkeit bezeichnet. Nach dieser Qualification berechnet der Versicherer seine Chancen, da ein stärkeres Schiff länger der Gefahr widersteht als ein schwächeres, und manchmal ein schwächeres sich mehr zur Art der unternommenen Reise eignet.

Dies wird noch durch den Umstand modificirt, dass der Versicherer das Schiff gesehn oder gekannt hätte; er kann nur Klage führen, wenn die falsche Angabe den Gedanken an das Risico, das er auf sich genommen, vermindert hat. Die Veränderung des Namens eines Schiffes möchte also nicht an und für sich selbst ein Grund sein, um den Vertrag unter dem Vorgeben aufzuheben, dass das Schiff ein anderes als das in der Police angegebene sei.

807. Will man Waaren, die in mehreren angegebenen Schiffen eingeladen sind, assecuriren lassen, so muss man sich in diesem Fall deutlich darüber erklären, damit man wisse, ob die Versicherung getrennt oder gemeinschaftlich ist, dass nämlich die Waaren ein Ganzes bilden. Die Versicherung ist getrennt, wenn der Versicherer erklärt, dass er z. B. 20,000 fs. auf Waaren versichert, die der Versicherte in zwei Schiffe geladen hat, und zwar 15,000 fs. auf das eine und 5000 fs. auf das andere. Die Asseeuranz bildet in zwei Fällen ein Ganzes: 1) wenn man z. B. 20,000 fs. auf die Waaren in den Schiffen A. und B. versichert, so sind es diejenigen des zuerst abgehenden Schiffes, die versichert sind; segeln sie mit einander ab, so ist die Versicherung verhältnissmässig auf das, was dem Versicherten in beiden Schiffen angehört, anwendbar. 2) Versichert man 20,000 fs. auf Ladung des Schiffes A. und des Schiffes B., so trifft die Versicherung die eine und andere Ladung, obgleich beide Schiffe nicht mit einander abgehen.

808. Die Police muss auch den Namen des Capitains angeben. Was über den Irrthum in der Angabe des Schiffes gesagt wurde, ist auch auf diesen Namen anwendbar [1].

---

1) H. G. B. 332.

In der Regel könnte der Versicherte, der einen gewissen Capitain bezeichnet hat, die Assecuranz nicht auf die Ladung in einem Schiffe anwenden, das zwar die angegebenen Namen und Bezeichnungen führt, aber von einem andern Capitain geführt würde; allein gewöhnlich fügt man dem Namen des Capitains noch die Worte hinzu: „oder ein anderer für ihn" (*ou autre pour lui*). Diese Clausel, wodurch dem Versicherten erlaubt wird, sogar vor der Abreise und ohne den Beitritt des Versicherers das Schiff einem andern, als dem in der Police ausdrücklich angegebenen Capitain anzuvertrauen, hebt jede Schwierigkeit, sie lässt sich aber nicht voraussetzen und muss geschrieben sein.

Würde der Name des Capitains nicht angegeben, so würde vermuthet, dass der Versicherer dem Versicherten das Recht eingeräumt hat, den Capitain nach Gutdünken zu wählen, und ihn sogar zu verändern. Jedoch müsste der Versicherte in seiner Wahl vorsichtig sein, und wäre sie evident schlecht oder unklug ausgefallen, so müsste er dem Versicherer dafür haften, besonders wenn dieser die Baratterie des Capitains auf sich genommen hat.

§. 3.

Angabe des Ortes, der Zeit und der Natur des Risico.

809. Die Police muss den Ort angeben, wo die Waaren geladen wurden oder geladen werden müssen [1]; jedoch ist diese Vorschrift nach № 805 durch die Befugniss sehr modificirt, nach welcher man Waaren, die ausserhalb Europa geladen wurden, assecuren lassen kann, wenn nur die Gegend angegeben wird, wo die Ladung eingenommen wurde [2]). Selbst dann wenn keine Veranlassung zu dieser Ausnahme ist, würde die fehlende Angabe die Police nicht ungiltig machen, wenn dies durch die übrigen Clauseln ergänzt werden könnte und wenn diese Auslassung nicht dazu gedient hätte, den Versicherer über die Natur des Risico zu hintergehen. Im Allgemeinen gilt die Vermuthung, dass man blos für die angegebene Reise versichert, und in diesem Sinne muss das Stillschweigen der Parteien gedeutet werden, dessen ungeachtet aber würde in diesem Fall, so wie noch in vielen andern auf die Umstände und auf das, was sich erweisen liesse, dass die Contrahenten darum wussten oder wissen konnten, Rücksicht genommen.

---

1) H. G. B. 332. 2) H. G. B. 337.

Wird für eine Reise versichert, so muss noch angegeben werden für welche; diese Angabe ist sehr wichtig, weil, wie noch gezeigt werden soll, diejenige, welche man in der Police angegeben, nicht durch eine andere ersetzt werden könnte. In diesem Betracht darf die übereingekommene Reise nicht mit der unternommenen vermengt werden. Dieser Unterschied ist nach dem in № 775 gegebenen Beispiel merklich.

Eben so verhält es sich, wenn die Assecuranz auf eine limitirte Zeit geschlossen wurde; die zwei Extreme dieser Zeit machen bei der begonnenen Reise die Gränzen der übereingekommenen Reise aus.

Z. B. eine Assecuranz ist auf drei Monate auf ein Schiff, das für eine längere Fahrt bestimmt war, und das factisch auch länger reiset, geschlossen worden, der Zeitraum von drei Monaten macht hier die übereingekommene Reise aus, die von der unternommenen Reise differirt. Hier ist also die übereingekommene Reise ein Theil der unternommenen, dessen ungeachtet ist sie aber an sich selbst in dem Verhältniss vom Versicherer zum Versicherten eine ganze Reise, sie macht nichts destoweniger ein Ganzes aus, das nöthigenfalls selbst getheilt werden kann.

Es lässt sich kein Vertrag vermuthen, in welchem der Ort und die Dauer des Risico ausgelassen wären. Würde sich aber ein solcher Fall ereignen, so müsste man die Clauseln und die Umstände der Thatsache untersuchen, um die Absicht der Parteien zu kennen.

Die Angabe des Ortes, wohin sich das Schiff zu begeben hat, wäre wesentlicher, da sie das einzige Mittel ist, die versicherte Reise kennbar zu machen und den Versicherer in den Stand zu setzen zu untersuchen, ob das übernommene Risico irgend ein Ende erreicht hat.

Ist jedoch eine Assecuranz für eine limitirte Zeit geschlossen worden, da sie gewissermassen von der vom Schiffe unternommenen Reise unabhängig ist, so ist es überflüssig den Ort des Abgangs und denjenigen der Bestimmung des Schiffes anzugeben, es müsste denn sein, dass man dadurch seine Identität besser kennen und den Versicherer in den Stand setzen wollte, das Risico, das er auf sich nimmt, zu erwägen. Ebenso verhält es sich mit der Assecuranz, die für einen gewissen Theil der Route geschlossen wurde.

Die Police muss die Häfen und Rheden, in welchen das Schiff während seiner Fahrt einlaufen, einladen oder löschen muss, ausdrücklich angeben [1]). Diese Angabe kann man jedoch umgehen, wenn auf eine allgemeine Weise die Clausel stipulirt wird Escalen

1) H. G. B. 332.

zu machen; dies geschieht am häufigsten, wenn ein Capitain für einen Hafen Güter einnimmt, wo er sie ganz oder zum Theil löscht, und da neuerdings Güter für einen andern Hafen einladet und so von Hafen zu Hafen geht, bis er an den als Ende der Reise bezeichneten Ort oder bis zu seiner Rückkehr an den Abgangsort gelangt. Allein die Möglichkeit, dass eine solche Befugniss die Dauer des Risico über die Gebühr verlängert, macht, dass diese Assecuranzen gewöhnlich auf eine bestimmte Zeit limitirt sind.

810. Nach № 672 und 776 kann die Versicherung blos für die Hin- oder Herreise oder auch für beides, jedoch getrennt, obgleich in der nämlichen Police begriffen, oder endlich für das eine und andere zusammen geschlossen werden [1].

Die Wirkungen dieser verschiedenen Clauseln sollen noch in der Folge angegeben werden, einstweilen ist nur zu merken, dass in Ermangelung einer speciellen Uebereinkunft vermuthet wird, dass die Assecuranz für die Hinreise geschlossen worden, wenn es den Hafen verlässt, wo es einregistrirt ist, oder für die Rückreise, wenn es dahin zurückkehrt, und dass immer darunter verstanden wird, dass das Schiff seit der Zeichnung der Police keine Reise vor der darin angegebenen machen wird, dass endlich die Versicherung für eine bestimmte Zeit auf alle Reisen anwendbar ist, die während dieses Zeitraums gemacht werden und sich am übereingekommenen Tage endigt, obgleich die begonnene und in der Police angegebene Reise nicht beendigt ist. In № 770 u. f. ist bereits über diese verschiedenen Angaben und was die Gattung und die Beschaffenheit des Risico betrifft, das Nähere gesagt worden.

Es ist nicht unumgänglich nöthig, dass das Schiff im Hafen liege, weil, wie in № 832 zu ersehen, es hinreichend ist, wenn der Versicherte erweiset, dass im Augenblick des Risico, den er zur Last des Versicherers bringen will, die assecurirten Sachen vorhanden oder diesem Risico ausgesetzt waren, gleichviel zu welcher Zeit die Ladung dieser Sachen vollständig wurde, es sei denn, dass der Contract entgegengesetzte Clauseln enthalte.

Aber diese Befugniss entweder ein Schiff oder Waaren, die bereits in See sind, zu assecuriren, kann Anlass zu einer Hypothese geben, die sich oft darbieten kann; z. B. ein Schiff wird in Paris am 1. April bei einer Assecuranz-Compagnie versichert, der man angibt, dass es bereits abgesegelt sei; man kommt überein, dass das Risico für Rechnung des Versicherers am 10. April anfängt.

---

1) H. G. B. 335.

Vor diesem Tage z. B. den 4., 6., 8. April hat das Schiff Unfälle erlitten, die es seinem Untergang nahe brachten, gegen diese Unfälle kämpfte es noch am 10., und nachher, den 11., 12., 13., ging es offenbar in Folge dieser nämlichen Unfälle zu Grunde. Hier entsteht nun die Frage: ob der Versicherer verantwortlich ist und der Contract aufgehoben werden muss? Was letzteres betrifft, so kann man sagen, dass es zum Wesen des Assecuranz-Vertrags gehört, dass der versicherte Gegenstand im Augenblick, wo das Risico des Versicherers anfängt, vorhanden ist, so dass er über die Chance des Gewinnes oder Verlustes vollkommen ungewiss ist; dass alle Ereignisse der versicherten Sache vor dem als Anfang des Risico festgesetzten Moment dem Versicherten zur Last fallen; dass der Versicherer blos den Schaden repariren muss, den diese Sache während der Zeit des Risico erlitten; dass, wenn von da an die versicherte Sache Havarie erlitten hätte, so dass sie vor dem für den Anfang des Risico festgesetzten Tage in einen evidenten und fast unvermeidlichen Zustand von Verlust versetzt würde, die Versicherung annullirt werden muss. Darauf lässt sich aber antworten, dass die Versicherung ein Glücks-Vertrag ist, welchem zufolge die Parteien sich einem mehr oder minder ausgedehntern Risico aussetzen wollen, je nachdem es aus ihrer ausdrücklichen oder stillschweigenden Uebereinkunft hervorgeht. Wer ein Schiff assecurirt, das man ihm auf der See segelnd declarirt (s. № 823), verhehlt sich nicht, dass dadurch das Schiff schon einige Unfälle erlitten haben kann. Konnte man den Beweis führen, dass der Versicherte darum wusste, es aber verschwieg, so wäre der Vertrag nach № 833 annullirt. Kann aber nichts der Art erwiesen werden, wird nicht erkannt, dass das Schiff den Hafen in schlechtem Zustande verlassen hat, so wird vermuthet, der Versicherer, weil er keine Einschränkungen machte, habe das Schiff, so wie es sich an dem für den Anfang des Risico bestimmten Tage befand, assecuriren wollen; ob nun vor diesem Tage das Schiff Havarie erlitten hatte, die seinen Verlust herbeiführen konnte, ist gleichviel, ungeachtet dieser Havarie hätte es sich retten können; es ist genug, dass es nur nach dem für den Anfang des Risico bestimmten Augenblick factisch untergegangen ist; demnach lässt sich schliessen, dass der Versicherer für den Verlust haften muss. Was in Betreff der Assecuranz des Schiffes gesagt wurde, liesse sich um so mehr auf diejenige der Waaren anwenden, die auf einem Schiffe in der angeführten Hypothese geladen sind.

Daraus muss man nicht folgern, dass, wenn das Schiff, statt unterzugehen, glücklich, aber mit Havarien, ankäme, der Versicherer für diejenigen haften würde, die vor dem übernommenen Risico

Statt gehabt hätten; der Unterschied zwischen diesem Fall und dem vorigen ist leicht zu begreifen.

§. 4.

Angabe der versicherten Gegenstände.

811. Alles, was in № 758 u. f. gesagt wurde, gibt hinlänglich die Nothwendigkeit zu erkennen, die versicherten Gegenstände anzugeben [1]; die einfachste Art dazu ist allerdings die Angabe in der Police, damit nach dem Ereigniss keine Ungewissheit über den Gegenstand des Vertrags obwaltet.

Die Versicherung kann auf ein Schiff genommen werden, das in diesem Fall der Gegenstand und nicht blos der Ort des Risico ist; dann ist es nöthig, seinen Namen und seine Qualification anzugeben, wie dies bei den Waaren durch ihre Zeichen sein muss, oder durch eine Verweisung auf das Connossement, das ihrer erwähnt. Wenn man also ein Schiff assecurirt, so muss sein Name declarirt werden. Diese Bezeichnung ist wesentlich in diesem Fall, zum Unterschied von demjenigen, wovon in № 804 die Rede war, und der Grund davon ist evident, weil die Angabe des Namens, den das Schiff trägt, das einzige Mittel ist, dessen Identität zu bestimmen und jedem Betrug vorzubeugen. Alles, was in Betreff des Irrthums in der Angabe über die Umstände, die nicht erlauben, dass man darauf Rücksicht nehme, und über die Namens-Veränderung, die ohne Vorwissen der Parteien geschah, gesagt worden, würde in diesem Fall die nämliche Anwendung finden, wie in denjenigen, wo das Schiff als der Ort und nicht als der Gegenstand des Risico angesehen wird.

812. Die versicherten Waaren müssen auf eine Weise bezeichnet werden, die deren Identität kennbar macht, und werden Sachen assecurirt, deren Bestand sich nach Gewicht, Zahl und Mass bestimmt, so werden diese Quantitäten ebenfalls angegeben. Wären aber diese Angaben unbestimmt oder weggelassen, so würde deshalb der Contract nicht ungiltig sein; der Zweck ist jedesmal erreicht, wenn andere Umstände zu erkennen geben, was die Parteien verstanden haben. Z. B. wenn Jemand blos angegeben hätte, dass er eine gewisse Summe auf ein gewisses Schiff assecuriren lässt, so kann allerdings die Frage entstehen, ob die Assecuranz sich auf das Schiff oder auf die Waaren bezieht. Wenn aber der Versicherte, der

1) H. G. B. 332.

kein Interesse am Schiff hat, bei der Ladung interessirt ist, so ist evident, dass er nur die eingeladenen Gegenstände assecuriren wollte.

Daraus sieht man wohl, dass der Vertrag giltig ist, wenn man eine gewisse Summe auf Ladung eines gewissen Schiffes assecuriren liess, nur muss im Fall eines Verlustes der Versicherte beweisen, dass er entweder Waaren oder sogar Geld (Contanten) für einen Werth, der der versicherten Summe gleich ist, auf dem Schiffe hatte.

Im Allgemeinen ist es nicht untersagt, Gegenstände versichern zu lassen, die den Contrahenten unbekannt sind, oder die sogar dem Versicherten noch nicht angehören, die er aber zu kaufen sich vornimmt [1]. Da in diesen Fällen eine individuelle Bezeichnung nicht möglich ist, so muss man dann die Art oder die Gattung der Sachen, die eingeladen werden, declariren und dabei wenigstens das Schiff, den Capitain angeben, kurz irgend ein Mittel darbieten, dass man das Risico erkennen kann, das der Versicherer auf sich nimmt. Dieser Grundsatz lässt aber specielle Modificationen zu, die in № 805 und 809 angegeben sind.

813. Die Waaren, welche ihrer Natur nach einem besondern Verderben oder Abgang ausgesetzt sind, wie Getreide, Salz oder Waaren, die dem Verlecken unterworfen sind, müssen sorgfältig in der Police angegeben werden [2]. Nach № 773 haftet zwar der Versicherer nicht für Abgang, Verminderung und gewöhnliche Verluste, die durch eigenthümliche Mängel der Sache entstanden sind, er haftet aber für die zunehmende Leccage, oder ähnliche Verminderungen, welche durch Seeunfälle verursacht wurden [3], ohne dass seine Verantwortlichkeit in Betreff der Sachen, die leicht beschädigt werden oder verloren gehen können, weniger gross sei, als in Betreff derjenigen, die ihrer Natur nach der Gefahr weniger ausgesetzt sind. Da es nun zum Wesen des Contracts gehört, dass der Versicherer den ganzen Umfang des Risicos, das er übernimmt, kenne, und dieses Risico sich um so mehr vermehrt, wenn der assecurirte Gegenstand seiner Natur nach mehr als ein anderer dem Verderben, Abgang oder der Zerstörung durch Seeunfälle unterworfen ist, so muss er hinlänglich davon instruirt werden. Dieser Grundsatz müsste auch noch mit dem zusammengestellt werden, was in № 805 gesagt wurde, dass man nämlich eine Ladung assecuriren kann, deren Beschaffenheit unbekannt war.

---

1) H. G. B. 337. 2) H. G. B. 355. 3) H. G. B. 352. Dieser Artikel ist gewissermassen eine Wiederholung des Art. 336.

814. Die Versicherung auf Waaren, die durch Contrebande in Frankreich eingeführt werden sollen, würde von Seiten der französischen Gerichte als éin unerlaubter Vertrag angesehen, welcher Nation auch die Çontrahenten angehören; dies wäre aber nicht der Fall bei solchen Waaren, die ins Ausland eingeschmuggelt werden sollen; noch weniger sollte man die Assecuranz als unerlaubt ansehen, die durch einen Franzosen auf Effecten geschlossen worden, welche Unterthanen einer feindlichen Macht angehören, es müsste denn ein specielles Gesetz dieses Geschäft verboten haben. So viel ist aber gewiss, dass, wenn eine Assecuranz auf Gegenstände geschlossen wurde, die ins Ausland verführt werden sollen, oder die Unterthanen kriegführender Mächte angehörten, das besondere Risico, das aus diesen Umständen entsteht, nicht verschwiegen werden dürfte.

Sind in Folge dieser Grundsätze die Waaren des Versicherten mit seiner Einwilligung auf das Verdeck geladen worden, so muss der Versicherer davon unterrichtet sein, weil sie ihm im Fall von Werfung nicht bezahlt würden, und sie übrigens den Gefahren der Schiffahrt mehr ausgesetzt sind. Kurz jede falsche oder irrthümliche Angabe, jede Verheimlichung, welche dahin zielt, die Meinung vom Risico zu vermindern, oder die den Gegenstand veränderte, annullirt den Contract, selbst wenn dieser Unterschied definitiv auf den versicherten Gegenstand Einfluss gehabt hätte und der Versicherte in gutem Glauben wäre [1]).

§. 5.

Vom Werth der versicherten Gegenstände.

815. Ein Assecuranz-Vertrag, in welchem keine Sachen versichert wären, ist nicht denkbar, folglich ist ihre Angabe darin wesentlich nöthig. Jedoch ist nach № 805 und 809 im Seerecht in diesem Betracht den Parteien ein Spielraum gestattet, wovon man wenig Beispiele bei den Assecuranzen zu Lande findet.

Die Schätzung der versicherten Sachen ist gleichfalls nicht wesentlich nöthig, es sei denn, dass es sich um eine Lebensversicherung handle [2]), in welchem Fall die ermangelnde Schätzung des Risico den Vertrag aufheben würde, weil es nicht möglich wäre, sie nach dem Ereigniss zu bestimmen. Ausser diesem Fall ist es nicht unumgänglich nöthig, dass die Police den Werth der versicherten

---

1) H. G. B. 348. 2) L. d. H. 593.

Sachen ausdrücke, und dann wird er nach dem eingetretenen Ereigniss bestimmt, wie dies noch in № 833 angegeben werden soll. Jedoch ist es sicherer und weniger beschwerlich, diese Taxirung in der Police zu machen, worüber noch einige specielle Anwendungen angegeben werden sollen.

816. Nicht nur ist nach № 599 im Werth des Schiffes derjenige des Rumpfs und Kiels, der Geräthschaften, der Ausgaben für Reparaturen begriffen, sondern auch noch nach dem constanten Gebrauch im Assecuranzwesen, der Werth der Mund- und Kriegsvorräthe, die dem Schiffsvolk gemachten Vorschüsse, und überhaupt alle gehabten Kosten, um das Schiff segelfertig zu machen; und obgleich das Schiff nach beendigter Reise weniger werth ist, als bei der Abfahrt, so könnte der Versicherer keine Reduction auf die durch die Fahrt verursachte natürliche Abnutzung, (Slitage) machen, selbst wenn es glücklich angekommen wäre. Diese Abnutzung wird ihm durch die Schiffsfracht vergütet, die einerseits einträgt, was anderseits die Fahrt zum Theil wegnimmt. Aus diesem Grunde muss sie beim Abandon des Schiffes dem Versicherer abandonnirt werden [1].

817. Die Waaren können nicht anders als zum Preise, den sie zur Zeit und am Orte der Ladung hatten, abgeschätzt werden [2], weil vermuthet wird, der Versicherer habe für das Risico nur bis zum Belauf dieses Werthes einstehen wollen. Der Versicherte ist aber berechtigt, zum Ankaufspreis die bezahlten Kosten zu fügen [3], wie z. B. an Bord bringen, Verpackung, Zuschlagen, Provision der Speditöre etc., die Douane-Gebühren und sogar die Fracht, die er auf jedes Ereigniss hin nach № 716 bezahlt oder zu zahlen versprochen hat, weil diese Fracht einen Theil der Unterhaltungskosten der Waare ausmacht. In Folge dieses Grundsatzes könnte derjenige, welcher Waaren nach einem Lande verschifft hat, wo er sie nicht verkaufen konnte und sie nach Frankreich zurückkommen liess, denselben eine Schätzung geben, die aus dem Einkaufspreise und der Hin- und Herfracht bestände. Kurz der Versicherte könnte sich jede Auslage, die er wegen der versicherten Sachen gemacht, garantiren lassen.

818. Sind die Waaren im Auslande in fremder Münze gekauft worden, so wird diese Münzsorte in diejenige des Ortes, wo die Assecuranz geschlossen wurde, oder wo die Prämie zu zahlen ist, nach dem Curse, den sie zur Zeit der Unterzeichnung der Police hatte, reducirt, wenn die Waaren damals vorhanden

1) H. G. B. 386. 2) H. G. B. 339. 3) H. G. B. 339.

waren. Wird die Asseccuranz auf Waaren geschlossen, die noch nicht gekauft sind und die mit dem Preise derjenigen, die man verschifft, assecurirt werden müssen, so muss der Werth der Einkäufe und derjenige der Münze am Tage, wo sie Statt hatten, als Basis zur Schätzung genommen werden.

819. Es kann geschehen, dass derjenige welcher Waaren versichern lässt, sie in einem Orte, wo blos Tauschhandel getrieben wird, erhalten hat [1]. In Ermangelung eines sichern Masstabes, der das Werthsverhältniss der aus- und eingetauschten Waaren angibt, ist man genöthigt, die Retouren nach dem Preise der ausgetauschten zu bestimmen, dem man die Transportkosten bis zum Orte, wo sie in Tausch gegeben wurden, beifügt.

Wenn aber statt eines eigentlichen Tausches mehr ein doppelter Verkauf Statt hatte, z. B. wenn man an der Küste von Guinea ein Quantum Waaren verkauft, die man zu 1000 Cauris abschätzt, und für den nämlichen Preis eine gewisse Quantität Goldstaub eingekauft hat, so muss das afrikanische Geld, das als Masstab beim Aus- und Eintausch diente, in französisches Geld reducirt werden, um den Werth des versicherten Goldstaubes zu bestimmen. Der Versicherte mag nun seine ausgetauschten Waaren zu 3000 fs. Werth anschlagen, so wird darauf keine Rücksicht genommen, der eingetauschte Goldstaub, den er assecuriren liess, ist ein Quantum, dessen Werth vielleicht nur 1500 fs. gleichkommt, und folglich dürfte die Assecuranz diese Summe nicht überschreiten.

820. Der Werth des Schiffes ist gewöhnlich durch die Police bestimmt, derjenige der Waaren kann es auf gleiche Weise sein. Diese Vorsicht verschafft dem Versicherten den Vortheil, dass, falls er eine Klage gegen den Versicherer anzubringen hat, er nicht genöthigt ist, die versicherten Gegenstände taxiren zu lassen; dem Versicherer ist jedoch das Recht nicht benommen, diese Schätzung zu verlangen, wie noch im 5. Capitel gezeigt werden soll. Was den Versicherten betrifft, so könnte er niemals behaupten, dass die Gegenstände einen höhern Werth haben als denjenigen, für welchen sie assecurirt wurden, er muss billigermassen die Strafe seiner Unachtsamkeit tragen. Wird die Klage des Versicherers nicht so absolut unstatthaft gefunden, so geschieht dies, weil er nicht bei der Abschätzung zugegen war und ihm nicht wie dem Versicherten die Mittel zu Gebote standen, keinen Irrthum zu begehen.

---

1) H. G. B. 340.

§. 6.

Angabe der versicherten Summe und der Prämie.

821. Die Angabe der versicherten Summe in der Police ist ebenso nothwendig in See-Versicherungen, wie bei allen übrigen Assecuranzen, jedoch ist sie nicht so unumgänglich nöthig, da der Versicherer sich verbindlich machen kann den Preis zu zahlen, den die versicherten Gegenstände im Augenblick der Schliessung des Vertrags nach der Abschätzung, die davon gemacht wird, galten [1]). Uebrigens ist die vom Versicherer ausdrücklich oder folgerungsweise versprochene Summe nicht immer die Basis, nach welcher man beurtheilen kann, was er dem Versicherten zahlen muss. Die versicherten Sachen können durch Unfälle blos eine Verschlimmerung und keinen totalen Verlust erlitten haben. Im nachfolgenden Capitel soll die Wichtigkeit dieses Unterschiedes angegeben werden, auch soll in № 862 die wichtige Frage erörtert werden, ob der Versicherer, wenn er die Vorsicht gebrauchte in der Police die Summe, für welche er sich verbindlich machte, zu bestimmen, in Folge des Zusammentreffens verschiedener auf einander folgenden Unfälle gehalten werden kann, irgend etwas über diese Summe zu bezahlen.

822. Die Angabe der Prämie scheint unerlässlicher zu sein; würde sie jedoch ausgelassen, so müsste daraus nicht geschlossen werden, dass sie der Versicherer dem Versicherten erlassen wollte. Zuvörderst könnten die Bücher des Assecuranz-Mäklers dienen [2]); der Zeugenbeweis würde sogar zugelassen, wenn die Police anzeigte, dass eine Prämie versprochen wurde, aber deren Grösse nicht bestimmte. Da, besonders im Handel, Schenkungen nicht vermuthet werden, so könnten auch die Gerichte, in Ermangelung anderer Mittel, verfahren, wie dies in den in № 788 angegebenen Fällen über Vermehrung oder Verminderung der Prämie bei Kriegs- und Friedens-Ereignissen geschieht und sie den Umständen gemäss, und hauptsächlich nach dem Curs des Platzes, wo die Police gezeichnet wurde, bestimmen.

§. 7.

Verschiedene andere nöthige oder facultative Angaben.

823. Ausser den bereits angeführten Angaben müssen auch in die Police alle diejenigen gebracht werden, wodurch der Versicherer

---

1) S. L. d. H. № 593. 2) H. G. B. 192.

wissen kann, welche Verbindlichkeiten er contrahirt hat, und wie ausgedehnt sie sind [1]). Man muss ihm also angeben, ob das Schiff abgegangen ist, oder ob es noch im Hafen liegt. Denn ist es bereits in See, so kann es wohl möglich sein, dass es schon einige Unfälle erlitten hat, die ihm allerdings nicht zur Last fielen (s. № 810), wenn sie dem für den Anfang des Risico bestimmten Zeitpunkt vorangingen, die aber dieses Schiff in den Zustand versetzt haben können, dass es weiteren Unfällen nicht so gut widerstehen könnte; auch muss ihm angegeben werden, ob es leer oder beladen ist, denn im letztern Fall ist der Versicherer mehr oder minder begünstigt, wenn ihm in Folge eines Unfalls das Schiff wegen der Fracht abandonnirt werden müsste, weil übrigens in dem einen oder andern Fall die Lage dieses Schiffes nicht die nämliche ist.

Wird ein Schiff als Kaper ausgerüstet (s. № 697), so muss dies angeführt werden. Manchmal gibt man auch die Zahl der Mannschaft und der Kanonen an, die es führt, was jedoch nicht unumgänglich nöthig ist; würde aber in dieser Beziehung der Versicherer den Versicherten hintergehen, so könnte dieser nach Umständen Einwendungen machen.

Wird die Reise unter Convoy unternommen (s. № 639), so können dies die Parteien im Vertrag bedingen. Dadurch schon wird angenommen, dass diese Bedingung existirt; ist aber nichts in dieser Beziehung ausgedrückt, so ist der Versicherer für die Ereignisse, welche er durch diese Vorsichtsmassregel vermeiden konnte, verantwortlich. Wenn nicht das Gegentheil bestimmt wurde, so wird angenommen, dass die angegebene Bedeckung von der Nation ist, welcher das in der Police bezeichnete Schiff angehört. Das Engagement würde verletzt, wenn ein französisches Schiff, das angeblich unter Escorte segelt, ohne sie jedoch näher zu bezeichnen, unter dem Schutze fremder Schiffe segelte; der Versicherte würde die Folgen davon tragen.

Wenn von den Einreden des Versicherers und vom Ristorno die Rede ist, sollen über die Wichtigkeit dieser Angaben und über die Wirkung der Irrthümer oder Verheimlichungen in diesem Fall die nöthigen Vorschriften ertheilt werden.

Die Parteien können auch noch andere Bedingungen eingehen, nur dürfen sie weder der Natur der Assecurancen im Allgemeinen noch derjenigen der besondern Art Assecuranz, wovon die Rede ist, entgegen sein. Ziemlich häufig wird ausgemacht und in der Police

1) Abw. Urth. 16. Decbr. 1823.

angeführt, dass, falls eine Rechtsstreitigkeit unter ihnen entsteht, sie durch Schiedsrichter entschieden werden soll. [1])

Drittes Capitel.

Von der Klage des Versicherten gegen den Versicherer.

824. Da der Versicherte der eigentliche Kläger ist, so ist es wichtig, die Natur und die Art der Klage, die er anbringen kann, zu kennen; dies soll in nachfolgenden fünf Abschnitten abgehandelt werden. Es soll darin angegeben werden: 1. durch wen, und gegen wen die Klage des Versicherten angebracht werden kann; 2. wann diese Klage angebracht werden kann; 3. wie die Klage erwiesen werden muss; 4. welche Klage der Versicherte anbringen kann; 5. wie der Versicherte seine Zahlung verlangen kann.

Erster Abschnitt.

Durch wen und gegen wen die Klage angebracht werden muss [2]).

825. Ist der Name des Versicherten in der Police angegeben, so steht ihm das Klagerecht zu, oder seinem Cessionar wenn er seine Klage cedirt. Diese Cession kann direct und in klaren Worten gegeben sein, wie im Fall, wo eine Forderung von einem Gläubiger verkauft wird; sie kann indirect und folgerungsweise sein, wie dies der Fall ist, wenn die versicherte Sache vom Versicherer verkauft wurde, und der Käufer accessorisch, und ohne dass eine ausdrückliche Clausel nöthig war, das Recht auf die Versicherung erwirbt, deren Gegenstand sie ausmachte.

Im Allgemeinen wird der Versicherer nicht zugelassen das Eigenthum zu contestiren, wenn er von demjenigen, der in der Police genannt ist, gerichtlich verfolgt wird, oder von demjenigen, der durch legitime Negociation Eigenthümer davon wurde und sie übrigens dem Connossement, das die nämliche Person auf eine legitime Weise besitzt, conform ist. Er muss darthun, dass er ein Interesse hat, diese Untersuchung zu verlangen; z. B. indem er anführt, dass die Angabe

---

1) S. L. d. H. 8te Abtheil.

2) Ueber die allgemeinen Grundsätze s. L. d. H. 594.

„für Rechnung wen es angeht" fingirt ist, so dass ihm diese Simulation nach den Vorschriften, die in den folgenden Capiteln erklärt werden sollen, eine legitime Einrede wegen Betrug oder Verschweigung ertheilt, oder auch, wenn er vorgibt, dass Jemand, den er nennt, der wahre Versicherte, dessen Kläger aber nur der Bevollmächtigte sei, und dann behauptet, dass irgend eine persönliche Ausnahme, irgend eine Compensation oder eine andere Art Tilgung der Schuld dem wahren Versicherten zu opponiren sei. Es könnten wohl manche Nachtheile entstehen, wenn man ihm ohne Unterschied eine Ausnahme gestattete, die er gewiss geltend machen und deren Entscheidung die Zahlung verzögern würde.

826. Die Klage kann auch vom Commissionär angebracht werden, der die Versicherung stipulirt hat [1]). Da aber ein an sich selbst legitimes Recht zur Verbergung oder Erleichterung eines Betrugs nicht dienen darf, so wäre der Versicherer berechtigt zu verlangen, dass der Commissionär seinen Committenten nenne, um sich zu vergewissern, ob wirklich Sachen im Interesse des Eigenthümers versichert wurden, sonst könnte man unter dem Vorgeben, dass man Commissionär sei, Versicherungen schliessen, die in der Wirklichkeit nur Wetten wären.

Der wahre Eigenthümer einer Sache, die ein Dritter versichern liess, ist berechtigt die Rechtswohlthat der Assecuranz zu verlangen, wenn er sein Eigenthum darthut, und gegen den Versicherer aufzutreten, so lange dieser nicht die Person, mit der er contrahirte, befriedigt hat [2]).

Uebrigens reicht das, was in № 800 gesagt wurde hin, um festzusetzen, dass der Capitain in seiner alleinigen Qualität und ohne andere Vollmacht nicht berechtigt ist die Klagen anzubringen, die aus der Assecuranz des Schiffes oder der Ladung, deren Führung ihm anvertraut ist, hervorgehen.

827. Es kann geschehen, dass eine und dieselbe versicherte Sache mehrern Personen angehört; dann muss entschieden werden, ob die versicherten Sachen ihnen gemeinschaftlich angehören, oder ob jede einen besondern und getrennten Theil daran hat. Im letztern Fall nimmt man an, dass gerade eben so viel Policen als Versicherte vorhanden sind. Jeder klagt den Versicherer, was sein Recht betrifft, ein, ohne sich um die Rechte der übrigen zu bekümmern. Im erstern Fall ist die Klage gemeinschaftlich, und um sie auszuüben, werden die Vorschriften der Societäten befolgt. Es könnte sogar geschehen,

---

1) S. L. d. H. № 593. 2) S. L. d. H. № 594.

dass versicherte Sachen, die ursprünglich und im Augenblick des Vertrags nicht gemeinschaftlich waren, es in Folge irgend eines Unfalls würden, der sie mit einander vermischen würde. Das Civilrecht, das die Theilung regulirt, würde ebenfalls zur Bestimmung des Antheils der vom Versicherer versprochenen Summe befolgt [1]).

Ist eine und dieselbe Sache durch Mehrere versichert worden, so muss unterschieden werden, ob sie zusammen oder getrennt versichert haben. Im erstern Fall ist die von ihnen gemachte Versicherung gemeinschaftlich, und wenn keine entgegengesetzte Uebereinkunft oder ganz genaue Umstände vorhanden sind, so ist sie zwischen den Versicherern solidarisch und man befolgt die allgemeinen Rechtsvorschriften über die Klagen, die gegen solidarisch Verbundene oder Associés angestellt werden. Sind die Assecuranzen getrennt, so muss jeder der Versicherer besonders eingeklagt werden, weil angenommen wird, als wären eben so viel getrennte Policen vorhanden. Jeder bezahlt, je nachdem die Fälle sind, die ganze versicherte Summe, oder er contribuirt im Verhältniss zu dieser Summe in den Entschädigungen, die der Versicherte verlangt.

Zweiter Abschnitt.

Wann der Versicherte vom Versicherer die Bezahlung der Schäden verlangen kann.

828. Im Allgemeinen kann der Versicherte seine Ansprüche geltend machen, wenn die nach der Police eingetretene Begebenheit dem Risico ein Ende macht.

Dieser Termin des Risico kann entweder durch die beendigte Reise eintreten, oder durch höhere Gewalt, wodurch sie rückgängig wird.

Zu den See-Unfällen, die den Versicherten berechtigen, seine Ansprüche an den Versicherer vor der in der Police bestimmten Zeit wegen Ende des Risico geltend zu machen, werden alle diejenigen gerechnet, welche den versicherten Sachen einen totalen oder fast totalen Verlust verursachen, oder solche, über deren Vorhandensein man in gänzlicher Ungewissheit schwebt, so dass sich eine Fortsetzung der Reise nicht mehr voraussetzen lässt, was man ein gezwungenes Abbrechen oder ein Rückgängigwerden der begonnenen Reise (*rupture forcée du voyage commencé*)

1) C. G. B. 573.

nennt. Da aber die unter dem Namen Havarien bekannten See Unfälle die Fortsetzung der Reise und des Risico bis zu dem bestimmten Termine nicht verhindern, so sind sie für den Versicherten nur Forderungen, die er blos zu Ende des Risico geltend machen kann. [1])

Dritter Abschnitt.

Wie der Versicherte den Beweis des Interesse führen muss.

829. Aus den in № 769 u. f. angegebenen allgemeinen Grundsätzen folgt nothwendigerweise, dass der Versicherte, nachdem er seine Qualität zu erkennen gegeben, folgendes beweise: 1) dass das in der Police angegebene Ereigniss, oder eines der Ereignisse, sich zugetragen hat; 2) dass die Sachen, welche durch diese Ereignisse betroffen worden, im Augenblick des Unglücks vorhanden waren; 3) dass sie einen Werth hatten, der wenigstens der versicherten Summe gleich sei; 4) dass sie sein Eigenthum waren, oder dass er ein Interesse an ihrer Erhaltung hatte, oder endlich, dass er Cessionar der Rechte des Eigenthümers dieser Sachen geworden ist. Da bereits der letztere Punkt in № 825 erörtert worden, so soll nur von den drei andern in nachfolgenden §§. die Rede sein.

§. 1.

Vom Beweis des Unglücks.

830. Je nachdem die Zufälle sind, ist auch ein Unterschied in der Art, den Beweis darüber zu führen. Sturm, Schiffbruch, Strandung haben manchmal keinen andern Zeugen, als den Himmel und das Meer. Die Distanz der Orte; die Natur der Ereignisse; die Unbekanntschaft mit den legalen Formen, die in den Ländern, wohin durch diese Zufälle die Equipage verschlagen wurde, üblich sind; die Unmöglichkeit, sie zu erfüllen; die Umstände, die eben so oft wie die Zufälle sich ändern: dies Alles scheint zu gebieten, dass man seine Ansprüche nicht zu hoch stelle.

Das sicherste Mittel, diese Ereignisse darzuthun, ist oft die Verklarung des Capitains, deren Form in № 648 angegeben wurde; selbst der Schiffbruch dispensirt ihn davon nicht (s. № 643); eine blosse Anzeige des Capitains, der Mannschaft oder der Passagiere wäre unzureichend. Der Richter verhört sie einzeln oder zusammen,

---

1) Wegen der Klage, die der Versicherte gegen den Versicherer anstellen kann, ohne das Ereigniss abzuwarten, s. L. d. II. № 594.

je nachdem er glaubt, auf die eine oder andere Weise besser auf den Grund der Wahrheit zu kommen.

Die Vorschrift, nach welcher in Civilsachen die Zeugen erst nach einer Litispendenz abgehört werden, wird in diesem Fall nicht befolgt. Die Verklarung und deren Verification sind nicht im eigentlichen Sinne eine Untersuchung zwischen Parteien, die über Thatsachen uneinig sind; es ist eine Erzählung von Ereignissen, deren Erinnerung oder Spuren erlöschen oder verloren gehen können, und die man deponirt, damit sie denjenigen, die sie betrifft, dienen kann. Aus diesem Grunde werden die dabei interessirten Parteien nicht vorgeladen.

Manchmal muss auch die Verklarung mit Belegen unterstützt sein, wie z. B. durch Protokolle, die zur Zeit und am Orte, wo sich das Ereigniss zugetragen, entworfen worden, oder durch die Ermächtigung des Richters, wenn sie gefördert wird, nach dem was im zweiten und vierten Hauptstück gesagt wurde.

Die Verklarung kann vom Versicherer streitig gemacht werden; so lange sie aber nicht legaliter angegriffen wird, muss ihr geglaubt werden, jedoch bezieht sich dieser Glaube nur auf die materielle Thatsache.

Wenn also ein Schiff vom Feuer verzehrt wurde, so wird der Verklarung gegen den Versicherer geglaubt, so lange er nicht beweiset, dass entweder das Schiff nicht verbrannt, oder durch einen andern Zufall, für den er nicht verantwortlich wäre, verunglückt ist. Der Versicherer könnte aber, wenn er sich auch an die Verklarung, diesen Punkt betreffend, hält, nach № 771 und 773 die verschiedenen Angaben darin erörtern, und versuchen, daraus zu folgern, dass z. B. das Feuer nicht blos zufällig und durch höhere Macht, wie der Capitain angibt, entstanden sei; dass die Zusammenstellung der verschiedenen in der Verklarung und beim Verhör der Mannschaft angegebenen Umstände beweiset, dass es dem Versehen dieser letzteren oder der Personen, wofür er verantwortlich ist, beizulegen sei. Am Richter wäre es, Alles gehörig zu erwägen.

Man könnte jedoch einen Versicherten nicht abweisen, der den Verlust nicht durch eine geregelte Verklarung darthun würde, oder worüber der Capitain kein ordentliches Journal geführt hätte [1]). Im Allgemeinen ist die Verklarung das leichteste und sicherste Mittel das Ereigniss zu erweisen; ihre Ermangelung ist aber kein Grund, dem Versicherten die Befugniss zu verweigern, auf jede andere Weise eine Thatsache zu erweisen, die ihre Natur dadurch allein nicht verändern kann, weil sie nicht in dieser oder jener Form declarirt

1) Cass. 1. Sept. 1813.

worden ist. Es ist genug, wenn der Richter eine moralische Gewissheit hat, und durch die Umstände von der Wahrheit der Thatsache überzeugt ist; denn im Assecuranzwesen muss man sich mit den Beweisen begnügen, die man sich möglicherweise verschaffen kann, und es werden deren zugelassen, die man in jeder andern Materie verwerfen würde. So wäre z. B. die Zahlung, welche die Mehrzahl der Versicherer eines und desselben Schiffes, worauf bei einer Rechtsfrage keine Rücksicht genommen würde, ein Grund eher gegen diejenigen zu entscheiden, die an den Zufall nicht glauben wollen. Diese Anerkennung der Versicherer gegen ihr eigenes Interesse hat eine moralische Kraft, die billigermassen in Betracht gezogen werden muss.

Dessen ungeachtet ist immer ein Beweis nöthig. Demnach wäre der Vertrag, dass der Versicherer sich wegen der Thatsache des Zufalls an die eidliche Erhärtung des Versicherers halten will, unerlaubt, da Niemand Zeuge und gar alleiniger Zeuge in seiner eigenen Sache sein darf, obgleich man ihm im Lauf der Klage den Eid zuschieben kann. Hingegen wäre der Vertrag, sich an das schriftliche Attest des Capitains halten zu wollen, giltig; dem Versicherer bliebe aber vorbehalten, gegen dessen Verklarung den Gegenbeweis zu führen.

831. Was so eben gesagt wurde, ist besonders anwendbar auf den Schiffbruch, auf Strandung, auf den Verlust des Schiffes durch Feuer, auf die gezwungene Veränderung der Route, der Reise oder des Schiffes etc., die durch einen dieser Zufälle verursacht wird. Sind sie durch Kriegserklärung, Repressalien etc., herbeigeführt worden, so würden die officiellen Auskünfte zur Beseitigung jeder Ungewissheit dienen. Nehmung, Plünderung, Embargo können ausserdem durch Correspondenz des Capitains und der Vornehmsten der Schiffsmannschaft erwiesen werden.

Die Verluste durch Seewurf, die als Contribution schuldigen oder bezahlten Summen, sind durch Protokolle constatirt, wovon in № 736 u. f. die Rede war. Die andern Verluste und Verschlimmerungen lassen sich durch die Mittel beweisen, welche aus der Natur der Sachen hervorgehen.

§. 2.

Beweis der Ladung.

832. Da durch die Assecuranz ein reeller Verlust ersetzt werden soll, so muss der Versicherte durch die angegebenen Mittel

beweisen, dass die assecurirten Gegenstände im Augenblick, wo das Ereigniss sich zugetragen, existirten; bereits ist darüber Einiges in № 809 u. f. gesagt worden. Manchmal constatirt die Police, dass der Versicherer dieses Factum anerkannt hat. Dies erzeugt eine Vermuthung, die den Versicherten neuer Beweise enthebt; jedoch bleibt dem Versicherer vorbehalten den Beweis zu führen, dass er durch die Anzeige des Versicherten, der er zu leicht glaubte, hintergangen worden; dass dieser nichts oder nicht Alles was er declarirte, verladen hat, oder dass die wirklich verladenen Sachen vor dem angeführten Ereigniss ausser Risico gesetzt waren, so dass dieses Ereigniss sie nicht treffen konnte. In № 865 soll von den Einreden des Versicherers die Rede sein.

Diese Clausel, welche vom Beweis der Ladung dispensirt, würde nur, was ihn betrifft, die Lage der Parteien ändern, und den Versicherten von einem vorläufigen Beweise befreien, den ihm die Natur des Asseccuranz-Vertrags auferlegt. Die Clausel aber, dass der Versicherte die Ladung nicht zu beweisen braucht, wenn ihn der Versicherer dazu auffordert, würde als nicht geschrieben angesehen, weil sonst der Vertrag in eine Wette ausarten könnte.

Da die Dispensation vom Beweis der Ladung zur Folge hat, dass die aus der Natur des Vertrags hervorgehende gegenseitige Stellung der Parteien umgekehrt wird, so muss sie ausdrücklich gegeben sein. Sie ist sogar etwas verdächtig; denn gewöhnlich erlaubt diese Stellung der Contrahenten dem Versicherer nicht, die wirkliche Verladung so zu verificiren, dass der Versicherte ernstlich und mit voller Sachkenntniss vom Beweis darüber enthoben wäre. Dies findet um so mehr Statt, wenn nach № 805 und 809 die Versicherung auf Sachen genommen wurde, die noch nicht verladen sind, aber doch verladen werden sollen, oder deren Gattung Ort und Art der Verladung man nicht kennt. So oft also eine Dispensation vom Beweis der Ladung nicht ausdrücklich bedungen wurde, so muss der Versicherte dem Beweis der angeblichen Zufälle denjenigen der Verladung beifügen.

Den Beweis der Existenz der Güter liefert das Connossement, dessen Regelmässigkeit und Beweiskraft die Richter zu erwägen haben [1]), und da es gewöhnlich die Clausel: „Gewicht und Inhalt unbekannt“ (*que dit être*) enthält, so ist nach № 728 der Versicherer berechtigt, über den wahren Bestand der versicherten Güter die Vorlegung der Facturen und anderer Papiere zu verlangen, welche die Quantität, Qualität und Gattung derselben constatiren. Das Connossement kann

---

1) Abw. Urth. 15. Febr. 1826, 7. Juli 1829.

nicht durch die Certepartie ersetzt werden, weil man ein Schiff ganz oder theilweise gemiethet haben kann, um Waaren zu verschiffen, die man am Ende gar nicht oder nur theilweise verladet.

Dieser Beweis kann auch durch andere Papiere als durch das Connossement geführt werden, wie z. B. durch die Zollatteste, die Correspondenz des Commissionärs, oder derjenigen Personen, welche der Verladung vorgestanden etc.; jedoch mit dem Unterschied, dass das Connossement zum Beweis hinreicht [1]), so lange der Gegenbeweis nicht geführt wird, den in № 724 angegebenen Fall ausgenommen; wo hingegen jedes der übrigen Papiere einzeln nicht hinreichend wäre. Dessen ungeachtet muss das Prinzip, das einen Beweis fordert und die Connossemente am meisten begünstigt, mit den Gebräuchen und Umständen verknüpft sein. Es kann Länder geben, wo die Capitaine nicht gewohnt sind Connossemente auszufertigen, und wo kein Mittel vorhanden ist, sie durch legale Beweise zu ersetzen; in diesem Fall sind die Versicherer die Chance dieser unvollkommenen Beweise gelaufen, und hätten keinen Grund die Rechtsstrenge gegen die Versicherten anzurufen; den Gerichten steht es zu, die von diesen gelieferten Beweise zu würdigen. Eben so ist es Gebrauch, dass diejenigen, welche dem Capitain eine Pacotille consigniren, ohne ein Connossement zu verlangen, in der Police stipuliren, dass sie die Verladung schriftlich beweisen werden.

Der Versicherer kann übrigens das Connossement oder andere Documente contestiren, weil er nicht an ihrer Ausfertigung Theil genommen hat, und die Gerichte können hierin, wie in allen andern Fällen, wo Acte als falsch oder als untergeschoben, vermuthet sind, entscheiden. Das Connossement selbst, obgleich vom Capitain abgefasst, das mehr Zutrauen einflössen kann als ein simples Attest, ist blos eine Privatschrift und gilt nur bis zum Gegenbeweis [2]). Was den Versicherten betrifft, so wird er nicht zugelassen, die Richtigkeit des Connossements zu contestiren, selbst wenn es durch seinen Commissionär abgefasst worden wäre.

Da aus Furcht vor Betrug oder geheimem Einverständniss in Betreff der Ladungen, die durch den Capitain oder durch das Schiffsvolk gemacht werden, die in № 724 angegebenen Vorsichtsmassregeln genommen werden, so ist evident, dass die von ihnen producirten Connossemente in ihrem Interesse gegen die Versicherer nur dann glaubwürdig sind, wenn sie mit den angegebenen Formalitäten versehen sind. Hat aber einmal der Versicherte den Beweis der Verladung geführt, so wird natürlicherweise vermuthet, dass diese Sachen

---

1) H. G. B. 283. 2) Abw. Urth. 15. Febr. 1826.

im Augenblick vorhanden waren, wo der Schaden, dessen Ersatz verlangt wird, sich zugetragen hat; jedoch bleibt dem Versicherer der Gegenbeweis vorbehalten.

Der Beweis, dass im Augenblick des Unglücks das Schiff vorhanden war, wenn dieses assecurirt wurde, wird durch die verschiedenen Papiere geführt, die dessen Abfahrt nach den in № 633 gegebenen Vorschriften attestiren können.

§. 3.

Beweis des Werthes der Sachen, die der See-Unfall getroffen hat.

833. War der Werth der versicherten Güter nicht in der Police taxirt (s. № 820), so kann er durch die Facturen, die Bücher des Käufers oder durch Extracte aus denjenigen des Verkäufers constatirt werden [1]; denn das Connossement dient nur um die Thatsache und den Bestand der Ladung zu constastiren; nicht aber deren Werth anzugeben. Fehlen diese Mittel, so nimmt man nach № 816 seine Zuflucht zur Schätzung. Sie wird dann auf Kosten des Versicherten gemacht, der das, was er vorgibt, beweisen muss, weil er die Vorsicht nicht gebrauchte, eine Taxe in die Police einrücken zu lassen.

Zur Schätzung des Schiffes dienen die Papiere, welche dessen Kauf constatiren, so wie die Ausgaben des Rheders, die er ausserdem noch dabei gehabt, und die Besichtigungs-Protokolle. Was die während der Fahrt gemachten und assecurirten Ausgaben betrifft, so müssen sie nach № 767 durch Rechnungen, Facturen und andere, von den Behörden des Ortes, wo diese Ausgaben gemacht wurden, visirte Verzeichnisse bewiesen werden [2], und ist es nicht möglich, sich diese Beweise zu verschaffen, so steht den Richtern die Erwägung zu. Es ist überflüssig, auf das was № 815 u. f. gesagt wurde, zurückzugehen, wenn nur die Existenz und der Werth der versicherten Sachen durch die angegebenen Mittel bewiesen wurde; die Kosten und Chancen des Gegenbeweises fallen dem Versicherer zur Last, und gelingt es ihm, diesen zu führen, so wird nach den Vorschriften des fünften Capitels ristornirt.

834. Hat ein Versicherer reassecuriren lassen, so kann von ihm nicht verlangt werden, dass er, um ein Recht zu haben von

---

1) H. G. B. 339. 2) Declaration vom 17. Aug. 1779.

seinem eigenen Versicherer rimborsirt zu werden, einen andern Beweis als denjenigen der Zahlung führen, die er an den ursprünglichen Versicherten gemacht hat; jedoch bleibt es dem Reassecuradör vorbehalten zu beweisen, dass ein geheimes Einverständniss in der Absicht Statt hatte, ihn zu hintergehen. Die Anforderung könnte auch von einem Bodmereygeber gemacht werden, der Sachen assecuriren liess, auf welche er dargeliehen hat, oder vom Cessionar eines Antheils an der Ladung der das hätte assecuriren lassen, was ihm auf Connossement hin verkauft wurde. Nach der Strenge des Rechts sollten sie den Werth eben so erweisen, wie dies der Eigenthümer, den sie vorstellen, hätte thun müssen, wenn die Waaren auf sein Risico geblieben wären und er sie hätte versichern lassen. Solche directe Beweise werden jedoch nicht erfordert; es reicht gewöhnlich hin, wenn sie den ersten abgeschlossenen Vertrag vorlegen. Um so mehr können sie giltiger Weise stipuliren, dass sie zu keiner Rechtfertigung gehalten sind, hätte aber derjenige, dessen Rechte sie ausüben, irgend einen Fehler begangen, so würden sie die Folgen davon tragen.

Vierter Abschnitt.

Klagen, welche der Versicherte anstellen kann.

835. In № 770 u. 828 ist der totale Schaden von der Havarie unterschieden worden. Er gibt nicht nur dem Versicherer das Recht sich dafür entschädigen zu lassen, sondern er kann auch noch auf das Eigenthum des Restes der versicherten Sachen verzichten und vom Versicherer die versicherte Summe verlangen, als hätte der gänzliche Verlust Statt gehabt; dies nennt man Abandon (*délaissement*).

Die Havarien hingegen geben nur die Befugniss, den Ersatz des erlittenen Schadens auf dem Wege der Havarieklage (*action d'avarie*) zu verlangen. Dies soll in nachfolgenden zwei §§. abgehandelt werden.

§. 1.

Vom Abandon.

836. Im Assecuranzwesen nennt man Abandon (*délaissement*) die Handlung, wodurch der Versicherte dem Versicherer die versicherte Sache eigenthümlich überlässt.

Da die Versicherung nur bezweckt, dem Versicherten die Verluste und Schäden zu ersetzen, die er durch die Art Risico, das der Versicherer auf sich genommen, erleidet, so kann der Abandon überflüssig und der Natur des Vertrags zuwider scheinen, weil der Assecuradeur die versicherten Sachen nicht kauft, sondern sich blos verbindlich macht, den Schaden, den sie erleiden können, zu ersetzen. Es scheint gegen die Billigkeit zu sein, dass er, statt in Gelde zu ersetzen, was die Zufälle wofür er haftet den versicherten Sachen an Bestand oder Werth wegnehmen, genöthigt ist Eigenthümer davon zu werden, so unnütz oder lästig ihm auch dieses Eigenthum werden kann. Allein da es schwierig ist in gewissen Fällen die respectiven Rechte zu reguliren, oder die Sachen die man verloren glaubte wieder zu erlangen, oder die Restitution dessen zu reguliren, was der Versicherer dem Versicherten im Glauben an diesen Verlust bezahlt hätte; auch der Versicherte nicht beabsichtigte, sich Trümmer, unförmliche Reste zu erhalten, sondern die assecurirten Sachen selbst: so ist eine Ausnahme vom gemeinen Recht nöthig geworden, und man hat daher dem Versicherten gestattet, sein Eigenthum dem Versicherer zu abandonniren, der dagegen verbunden ist, ihm die assecurirte Summe oder den Schätzungswerth dieser Sachen, wenn keine Taxe stipulirt wurde, zu bezahlen.

Da der Abandon für den Versicherer lästiger ist, als die Havarieklage, so mussten die Fälle beschränkt, und strengen Formen und Fristen unterworfen werden.

In nachfolgenden drei Artikeln soll untersucht werden: 1. welche Ereignisse zum Abandon Anlass geben; 2. in welcher Frist und in welchen Formen er Statt haben muss; 3. welche Wirkungen er erzeugt.

Erster Artikel.

Fälle, in welchen der Abandon Statt hat.

837. Die versicherten Gegenstände können abandonnirt werden: im Fall der Nehmung des Schiffes; des Schiffbruchs; des Scheiterns; der durch Seeunfälle enstandenen Innavigabilität des Schiffes; wenn dasselbe von einer Macht mit Arrest belegt ist; aus Mangel aller Nachrichten; wenn die Güter verloren gegangen sind, oder so Schaden gelitten haben, dass der Verlust wenigsten drei Viertel ihres Werthes beträgt [1]).

1) H. G. B. 369.

Diese Fälle werden nicht durch Analogie ausgedehnt, sie sind im Rechte beschränkt; alle übrigen sind davon ausgeschlossen [1]. Eine höhere Gewalt, welche die angegebenen Merkmale nicht hätte, und verhinderte, dass die assecurirten Sachen nicht an ihre Bestimmung gelangten, wäre also kein Grund zum Abandon. Z. B. wenn während der Reise diese Sachen des öffentlichen Bedürfnisses wegen und nicht aus feindlicher Absicht von einer Regierung weggenommen und zu irgend einem Preise bezahlt würden, so könnte der Versicherte dem Versicherer nicht abandonniren; jedoch bleibt ihm die Havarieklage, um sich dadurch den wirklichen Werth vervollständigen zu lassen. Diese Bemerkung ist von grosser Wichtigkeit, weil man oft in den Policen auf die Havarieklage verzichtet, und dann der Versicherte, der auf den Abandon reducirt ist, ihn nicht anstellen kann, wenn er sich nicht genau in dem einen dieser Fälle befindet.

Da der Abandon, wie leicht zu ersehen ist, für den Versicherer unbequemer ist, als die Havarieklage, so schiene es angemessen ihm die Wahl zu lassen; allein die Natur der Dinge ist dagegen. Wäre der Abandon oder die Havarieklage eine Art Befreiung, so müsste allerdings dem Versicherer die Wahl gelassen werden, weil er Schuldner ist; dies ist aber eine facultative Art die Forderung geltend zu machen, folglich gebührt die Wahl dem Gläubiger.

Es sollen nun successive die hier oben angeführten Fälle den Abandon betreffend angegeben werden.

1. Vom Abandon im Fall von Nehmung des Schiffes.

838. Die Nehmung des Schiffes ist der erste Fall der zum Abandon Anlass gibt [2]. An und für sich selbst bewirkt sie nicht immer sogleich den totalen Verlust. Das Schiff kann durch seine Equipage oder durch einen Corsar seiner Nation wieder genommen werden, und geschieht dies in den ersten vier und zwanzig Stunden, so erlangt es wieder der erste Eigenthümer, indem er dem zweiten Captor, ausser den Kosten der Wiedernehmung und der Restitution, das Drittheil seines Werths bezahlt; das Schiff kann auch durch ein Staatsschiff wieder genommen werden. Zu welchem Zeitpunkt auch diese Wiedernehmung geschieht, so gelangt der Eigenthümer wieder zu seinem Schiffe, wenn er den dreissigsten Theil des Werths bezahlt, falls sie innerhalb vier und zwanzig Stunden Statt hat, und das Zehntel, wenn sie nach dieser Zeit geschieht [3]. Das Schiff kann

---

1) H. G. B. 371. 2) H. G. B. 339. 3) Beschluss v. 22. Mai 1803 (2. prairial XI), Art. 54.

auch vom Captor abandonnirt worden sein; dann kann es der Eigenthümer während Jahr und Tag gegen Dritte reclamiren; es kann auch freiwillig oder durch Urthel der competenten Behörde, die den Arrest aufhebt, freigegeben werden; endlich kann es auch losgekauft werden.

Daraus folgt, dass wenn, nach der Nehmung einer assecurirten Sache und vor dem Abandon, irgend ein Ereigniss eingetreten war, wodurch der Versicherte wieder in ihren Besitz kam, selbst wenn er sie in der vom Captor angesetzten Auction käuflich an sich gebracht hat: so kann er dann nicht mehr erklären, dass er die versicherte Sache dem Versicherer überlässt; jedoch bleibt ihm vorbehalten, wenn er etwas deshalb bezahlt hat, es sich in Havarie bezahlen zu lassen. Würde aber das Ereigniss erst nach dem Abandon eintreten, so könnte der Versicherer nicht behaupten, dass weil die Ursache aufgehört hat, die Wirkung ebenfalls aufhöre; die abandonnirte Sache geht dann als unentziehbares Eigenthum auf den Versicherer über.

839. Unter den Ereignissen, nach welchen auf diese Weise die versicherten Sachen in die Gewalt des Versicherten zurückkehren, muss hauptsächlich der Loskauf bemerkt werden. Nicht immer kann man den Versicherer von der Nehmung benachrichtigen und seine Ordre abwarten. Nach № 642 geschieht es häufig, dass sich der Captor mit einem Lösegeld begnügte, das ihm entweder baar oder in Tratten des Capitains auf seinen Rheder, oder auf dessen Correspondenten, bezahlt wurde. Alles nach den Grundsätzen, die bei allen Nationen ungefähr die nämlichen sind, und welche für Frankreich die Regierungsacte vom 21. Mai 1803 (2. Prairial XI.) enthält.

Der Versicherte ist verbunden, dem Versicherer bei erster Gelegenheit den über den Loskauf getroffenen Vergleich insinuiren zu lassen [1]); eine Verspätigung von mehr als drei Tagen vom Tage der darüber erhaltenen Nachricht an gerechnet, würde als eine Nachlässigkeit angesehen, die zu Schadloshaltung gegen ihn Anlass geben könnte. Hat der Versicherer diese ausdrückliche oder stillschweigende Loskaufung noch nicht genehmigt, so kann er binnen vier und zwanzig Stunden nach empfangener Anzeige des Vergleichs, und ausserdem noch einen Tag auf jede drei Myriameter Distanz, dem Versicherten erklären, ob er die Loskaufung auf seine Rechnung nimmt oder nicht. Verzichtet er darauf, oder erklärt er sich nicht innerhalb dieser Zeit, so muss er die gezeichnete Summe oder den Werth der versicherten Sachen bezahlen, wenn sie nicht in der Police geschätzt

1) H. G. B. 395.

wurden, und er kann keinen Anspruch an die losgekauften Güter machen; diese werden was ihn betrifft vermuthet, als seien sie genommen worden. Behauptet er, dass die Nehmung auf eine ungebührende Weise geschehen ist, so bleibt ihm blos das Recht, den Captor auf Restitution der Rancion einzuklagen.

Nimmt er den Loskauf an, so muss er die vom Versicherten contrahirte Verbindlichkeit nach den Ausdrücken im Vertrag erfüllen, und auf diese Weise wird die Assecuranz so hergestellt, wie sie vor der Nehmung Statt hatte. Durch Annahme des Vergleichs könnte er auf keine Weise die darin stipulirten Bedingungen angreifen.

Z. B. A. hatte für 100,000 fs. Waaren auf dem Schiffe «Aline», die B. versichert hat. Diese Ladung wird genommen, und mittels 50,000 fs. losgekauft. Wenn nun B. sich weigert, den Vergleich für seine Rechnung anzunehmen; so wird A. die 50,000 fs. Rancion bezahlen, und von B. die versicherten 100,000 fs. fordern, und dieser könnte als Versicherer keinen Anspruch an die versicherten Sachen machen: B. nimmt aber den Vergleich für seine Rechnung an, er rimborsirt die 50,000 fs., Betrag des Loskaufs, und die Versicherung besteht fort. Kommen die Waaren glücklich an, so hat er nur 50,000 statt 100,000 fs. bezahlt, die er im Fall des Abandons abgetragen hätte; tritt aber Verlust nach diesem Loskauf ein, so muss er noch den ganzen Betrag der Assecuranz bis zum Belauf der versicherten 100,000 fs. bezahlen. Dies ist das Resultat der Chance, die er laufen wollte. Diese ihm lästige Zahlung ist nur die Wirkung eines spätern Unfalls, welche der Wegnahme gänzlich fremd ist; der erste Vertrag ist gewissermassen abgelaufen, ein zweiter ist vom Augenblick an, wo der Versicherer erklärt hat, dass er den Vergleich für sich nehmen will, zwischen den Parteien eingetreten.

2. Vom Abandon im Fall des Schiffbruchs.

840. Es gibt zweierlei Arten von Schiffbruch: 1. der absolute (*le naufrage absolu*) und 2. der präsumirte Schiffbruch (*le naufrage présumé*).

Der absolute Schiffbruch ist dasjenige Ereigniss, wodurch [1]) ein Schiff durch die Gewalt der Elemente auf offenem Meere, also ohne dass es das Ufer berührt, gänzlich zu Grunde geht, so dass nur die Trümmer davon auf der Oberfläche schwimmen.

Ein Schiff kann aber, wenn es auf eine Untiefe, auf Klippen stösst, oder auf den Strand geräth, ganz oder in seinen wesentlichen Theilen so bedeutend beschädigt werden, dass es durch die Heftigkeit des Stosses eine Oeffnung bekommt und mit Wasser angefüllt wird,

---

1) Laut Declaration vom 15. Juni 1735.

ohne dass es desshalb gänzlich untergeht oder zertrümmert wird: dies nennt man Scheitern, Stranden mit Scheiterung (*échouement avec bris*). Dieser Unfall versetzt das Schiff in die physische Unmöglichkeit die Fahrt fortzusetzen, und reducirt es so, dass es nur aus einer Masse von Materialien besteht, die mehr oder minder gut zusammenhalten und nicht mehr als ein Schiff angesehen werden können, weil man es eher erbauen als repariren müsste; einen solchen Seeunfall nennt man einen präsumirten Schiffbruch (*un naufrage présumé*).

Sobald das Schiff den einen oder andern dieser Unfälle erlitten hat, so hat der Abandon Statt [1]. Die Massregeln zur Bergung werden nach № 643 unter der Leitung und Aufsicht der competenten Behörde genommen; die Protokolle dieser Behörden, die Befehle die sie gegeben, wenn sie auch evident willkührlich wären, um bei gänzlichem Schiffbruch die Trümmer zu sammeln, oder das gescheiterte Schiff zu zerschlagen oder zu verkaufen, sind Beweise eines Unglücks, die der Versicherer nicht contestiren könnte [2]; jedoch bleibt ihm sein Regress gegen die Behörde, wenn er Klage gegen diese zu führen hätte.

Der Capitain und das Schiffsvolk sind verbunden, so viel in ihren Kräften steht, Alles was sie von Schiff und Ladung retten können, zu bergen, da der Lohn der letztern aus dem Wrack und der Fracht der geborgenen Sachen bezahlt wird [3]; gleiche Verpflichtung hat der Versicherte, wenn er sich an Ort und Stelle befindet, und der Versicherer hat ebenfalls das Recht zur Bergung beizutragen.

Der Punkt, ob der absolute oder präsumirte Schiffbruch in Bezug auf die Versicherung der Ladung den Abandon bewirkt, kann zu einem Bedenken und zur Frage Anlass geben, ob, nach № 644 u. 715, der Capitain nicht Alles aufbieten soll, um sich ein anderes Schiff zu verschaffen, damit er diese Ladung an ihre Bestimmung bringe, vorbehältlich jedoch, dass der Versicherer die Kosten und Havarien trage; beide Fälle mögen verschieden sein. Das Schiff kann in Folge von Stranden ohne Scheiterung oder aus jeder andern ähnlichen Ursache seeuntüchtig werden, ohne dass die Ladung eine bedeutende Verminderung im Werth erlitten, wo hingegen der Schiffbruch fast niemals Statt hat, ohne die geladenen Güter in sehr schlechten Zustand zu versetzen. Daher kann der Abandon der Ladung wegen Schiffbruch, ungeachtet der Bergung des Ganzen oder eines Theils der versicherten Gegenstände, Statt haben. Unter

1) H. G. B. 369. 2) Ein abw. Urth. vom 3. Aug. 1821 scheint dieser Meinung entgegen zu sein. 2) H. G. B. 259, 381.

solchen Umständen würde eine Aufmachung der Havarie nur Veranlassung zu Prozessen geben.

3. Vom Abandon wegen Seeuntüchtigkeit.

841. Ein Schiff kann, ohne den absoluten oder präsumirten Schiffbruch erlitten zu haben, in die Unmöglichkeit versetzt sein, seine Fahrt fortzusetzen. Dieser Zufall kann Folge von Stranden ohne Scheiterung sein (*échouement non accompagné de bris*) [1]. In diesem Fall muss der Capitain die dienlichen Mittel ergreifen um es wieder abzubringen, und in den Stand zu setzen, die Reise nach dem Bestimmungsorte fortzusetzen [2]. Ist dies nicht möglich, so ist das Schiff nach № 644 seeuntüchtig [3]. Dieser Zustand des Schiffes muss nach № 606 von der competenten Behörde ausgesprochen werden; der Versicherer, selbst wenn er die Rechtmässigkeit dieses Ausspruchs einsieht, ist aber berechtigt, die Ursache davon zu erforschen, zu behaupten und zu beweisen, dass sie dem Versicherten zur Last fällt; diese Einrede soll in № 866 entwickelt werden.

Die Versicherung mag nun das Schiff oder die Ladung betreffen, so gibt die Seeuntüchtigkeit Anlass zum Abandon; denn ein seeuntüchtiges Schiff, das seine Fahrt nicht fortsetzen konnte, um die versicherte Reise zu vollenden, konnte eben so wenig die Waaren an ihre Bestimmung bringen. Allein die Wirkungen sind nothwendigerweise verschieden; die Seeuntüchtigkeit des Schiffes hebt die Assecuranz auf Casco auf, weil es ausser Stand ist, seine Bestimmung zu erfüllen. Der Versicherer hat dessen glückliche Ankunft garantirt, und da die Seeuntüchtigkeit sie verhindert, so kann daher der Versicherte, wie bei jedem andern Verlust, abandonniren [4]. In Betreff der Waaren verhält es sich aber nicht so, weil ihre Ankunft garantirt wurde und nicht diejenige des Schiffes, das hier nur als Transportmittel vorkommt. Dieses Mittel kann im Interesse des Versicherers nicht verändert werden; aber ein höheres Interesse, das er hat, dem Abandon auszuweichen, gebietet, dass man einen andern Weg für

---

1) Wenn es nämlich festgesessen hat, und ohne bedeutenden Schaden wieder abgebracht wird. A. d. H.

2) H. G. B. 389. Der königliche Gerichtshof in Paris hat durch Urthel vom 22. März 1836 entschieden, dass, wenn ein Schiff für eine andere als die projectirte Reise wieder abgebracht werden kann, der Abandon dennoch Statt haben kann (*Journal «le Droit» vom 24. März 1836*). A. d. H.

3) Abw. Urth. 3. Nivose XIII. 4) H. G. B. 394.

den Transport einschlage. Demnach ist der Capitain, welcher, Namens der Eigner, der versicherten Ladung vorsteht, und diese sogar wenn sie gegenwärtig sind, verpflichtet, auf Kosten und Gefahr des Versicherers ein anderes Schiff zu miethen, um die Waaren an ihre Bestimmung zu bringen. Der Abandon kann also nicht sogleich und wegen Seeuntüchtigkeit Statt finden, es muss eine gewisse Frist abgelaufen sein, deren Dauer sich nach den Orten richtet, innerhalb welcher der Capitain sich die Mittel verschaffen muss, die Waare an ihre Bestimmung zu bringen [1]); findet er aber keine, so hat der Abandon Statt, selbst wenn die Waare nicht avariirt wäre [2]).

842. Die Seeuntüchtigkeit muss nach № 606 erklärt worden sein. Ein Schiff das, aus Furcht die See nicht halten zu können, an den Ort der Abfahrt zurückkehrt, könnte nicht als seeuntüchtig betrachtet werden, und dieses Abbrechen der Reise würde dem Risico ein Ende machen. In diesem Fall muss der Richter sich nicht nur durch die materielle Thatsache, sondern noch durch die Umstände leiten lassen. So wäre z. B. ein Schiff seeuntüchtig, wenn man zu dessen Reparatur fast eben so viel Zeit nöthig hätte und so bedeutende Ausgaben machen müsste, als der Bau eines neuen Schiffes erforderte; oder, wenn der Capitain im Orte kein Geld aufzuborgen noch andere Creditmittel fände, um sein Schiff repariren zu lassen, obgleich es noch reparirt werden könnte; diese Lage würde dann zur unwiderstehlichen Gewalt, die ihn so weit reducirt hat, dass sie eine wahre Seeuntüchtigkeit erzeugen würde. Ist sie aber durch Urthel erklärt, so wird sie so lange vermuthet, als dieses Urthel nicht entkräftet ist, selbst dann, wenn man beweisen könnte, dass das abandonnirte Schiff reparirt werden konnte, und sogar in Folge der Reparaturen, die dessen Käufer daran vorgenommen, seitdem gesegelt ist.

Dieser Grundsatz, dass die Seeuntüchtigkeit erklärt werden muss, ist aber richtig zu verstehen, da sie sehr leicht Statt haben könnte, ohne dass es möglich wäre sie verificiren und erklären zu lassen. Dies wäre der Fall, wenn bei dem schlechten Zustande des Schiffes auf offener See das Leben der Mannschaft gefährdet und der Capitain und seine Leute durch ein anderes Schiff aufgenommen würden, dem keine Mittel zu Gebote ständen, das Casco des Schiffes zu retten. In diesem Fall könnten die Richter auf den Rapport des Capitains hin erkennen, dass er nicht anders handeln konnte, und die Klage

1) H. G. B. 391, 392, 393. 2) Abw. Urth. 22. Juni 1826.

des Versicherten auf Abandon zulassen, ohne den Beweis zu fordern dass das Schiff untergegangen oder zertrümmert wurde, noch ohne ihn darauf zu beschränken, dass er wie im Fall von Mangel an Nachrichten handle. In № 840 ist ein Beispiel darüber angeführt worden.

4. Vom Abandon in Folge von Arrest von einer Macht.

843. Der von einer Macht gelegte Arrest, oder das Embargo, wovon in № 640 der Begriff gegeben wurde, gibt nur zum Abandon Anlass, wenn die Reise angetreten ist [1]). Um diesen Zeitpunkt zu kennen würde man die in № 775 u. f. gegebenen Vorschriften befolgen. Demnach ist der Arrest vor angetretener Reise kein Grund zum Abandon, es sei denn, dass nach Uebereinkunft das Risico früher beginne; allein der Arrest auf eingeladene Waaren ist ein Grund zum Abandon, wenn auch das Schiff noch nicht abgegangen ist.

Dieser Arrest kann entweder von der Regierung ergangen sein, deren Unterthan der Versicherte ist, oder von einer fremden Regierung; verschiedene Ursachen können ihm zum Grunde liegen. Entweder sollen dadurch die versicherten Sachen ihrem Eigenthümer weggenommen, oder ihre Restitution soll blos ungewiss gemacht werden. Im erstern Fall muss man unterscheiden, ob der Versicherte, dem man sein Eigenthum wegnimmt, irgend einen Preis dafür erhält, oder ob er es ohne irgend eine Entschädigung verliert. Nur im letztern Fall kann der Abandon Statt haben; denn im erstern ist der Versicherte, der einen Preis für seine Sache erhält, nicht berechtigt, sie dem Versicherer zu abandonniren; nur kann er, wenn dieser Preis dem ursprünglichen Werth des Einkaufs mit Hinzufügung der Fracht und anderer accessorischen Ausgaben, der Assecuranz-Prämie, der Zinsen etc. nicht gleichkommt, die Vervollständigung durch Havarieklage ansprechen (s. №. 838) oder wegen Verlust der drei Viertel abandonniren, wie noch in № 848 gesagt werden soll.

Verliert der Versicherte sein Eigenthum ohne dafür eine Entschädigung zu erhalten, so muss die Ursache in Betracht gezogen werden. Hat die Regierung, deren Unterthan er ist, die Confiscation wegen Uebertretung der Gesetze verfügt, so kann nicht abandonnirt werden, weil dieses Risico erlaubterweise nicht Anlass zur Assecuranz sein könnte. Ist die Confiscation von einer fremden Regierung ergangen, so hat der Abandon Statt, es sei denn, dass der Versicherer beweise, dass ihm die Möglichkeit dieser Confiscation nicht bekannt

1) H. G. B. 369. 370.

war, oder dass ein Fehler, den der Versicherte begangen, die Ursache davon gewesen. Wenn also ein Schiff, das zum Precareyhandel mit einer fremden Nation bestimmt ist, da confiscirt wird, so kann abandonnirt werden, je nachdem die Vermuthung vorhanden ist oder nicht, dass der Versicherer die Bestimmung, die ihn dieser Art Gefahr ausgesetzt hat, kannte oder nicht kannte.

Der Versicherte ist wie im Fall der Nehmung, verbunden alles Mögliche anzuwenden, um die Freilassung der in Beschlag genommenen Güter während der Frist, die er muss ablaufen lassen, auszuwirken (s. № 848), ohne dass er seinen Abandon kann insinuiren lassen [1]). Erhält er sie in dieser Zwischenzeit, so geben die durch den Arrest verursachten Verluste nur Anlass zur Havarieklage.

5. Vom Abandon wegen Mangel an Nachrichten.

844. Wenn nach Ablauf eines Jahres vom Tage der Ausreise des Schiffes, oder von demjenigen Tage, worauf sich die zuletzt erhaltenen Nachrichten beziehen, für gewöhnliche Reisen, und nach zwei Jahren für weite Reisen (s. № 600) der Versicherte erklärt, dass er von seinem Schiffe keine Nachricht erhalten habe, so kann er es dem Versicherer abandonniren und die Bezahlung der versicherten Summe verlangen [2]).

Der Verlust des Schiffes ist ein Ereigniss, das man nicht immer mit Gewissheit kennen kann. Man muss sich demnach in dieser Materie mit einer Vermuthung begnügen, wie dies bei Abwesenden der Fall ist, sonst könnte der Versicherte von der Garantie, deren Preis er bezahlt hätte, nicht profitiren und der Nutzen der Versicherung wäre sehr beschränkt. Er ist daher von der Beibringung der Atteste über den Verlust befreit, so oft er die legale Vermuthung für sich hat. Der Zeitverlauf eines Jahres oder zweier gibt zu dieser Vermuthung Anlass, je nachdem die Distanz des Ortes ist, nach welchem die Reise Statt fand. Er wird vom Tage des Abgangs des Schiffes gerechnet, wenn man von dieser Zeit an keine Nachrichten erhalten, und wenn Nachrichten eingegangen sind, vom Tage der zuletzt erhaltenen. Nicht nur muss der Versicherte, sondern auch Andere müssen gänzlich ohne Nachrichten vom Schiffe sein. Hätten die Versicherer deren erhalten, die wenn auch nicht vollkommen authentisch doch wenigstens sehr wahrscheinlich wären, so ist der Versicherte in seiner Klage nicht begründet. Da es hier übrigens eine willkührliche Sache ist, wo absolute Grundsätze unanwendbar und gefährlich anzugeben wären, so muss sich der Richter nach

---

1) H. G. B. 388. 2) H. G. B. 375.

den Umständen bestimmen. Diese Vermuthung hat Statt, ohne dass ein Unterschied gemacht wird, ob die Assecuranz für eine limitirte Zeit geschlossen wurde oder nicht. Blos im letzern Fall kann der Versicherer erweisen, dass der Verlust sich nach Ablauf des Risico zugetragen hat, denn bei entstehendem Zweifel wird angenommen, dass das Schiff am Tage des Abgangs oder an demjenigen der zuletzt erhaltenen Nachrichten verloren gegangen ist [1]), eben so wie bei einem Abwesenden angenommen wird, dass er am Tage, wo er verschwunden gestorben sei.

Diese Analogie der Lage zwischen einem Schiffe, und derjenigen eines Individuums von dem man keine Nachricht hat, kann zur Auflösung des folgenden Falls dienen: A. hat sein Schiff auf drei Monate, vom Tage der Abfahrt an gerechnet, assecuriren lassen; da er nach diesem Termin keine Nachrichten erhält, so lässt er es zum zweitenmale versichern. Nach Verlauf von einem Jahre oder zweien abandonnirt er es; hier entsteht nun die Frage, ob der Verlust auf die ersten oder zweiten Versicherer zurückfällt? Nach dem hier oben gesagten muss entschieden werden, dass ihn die ersten Versicherer zu tragen haben, und die zweiten Versicherungen zum Ristorno Anlass geben. Wäre ein Beweis vorhanden, dass das Schiff während der Dauer des Risico, den die ersten Versicherer auf sich genommen verloren gegangen, so wären die zweiten Versicherungen ungiltig. Gerade diese Wirkung hat die legale Vermuthung, ebenso wie man die Succession des Abwesenden denjenigen zutheilt, die im Augenblick des Verschwindens oder der letztern von ihm erhaltenen Nachrichten Präsumtiv-Erben sind, und nicht denjenigen, die es gewesen wären, wenn er zur Zeit gelebt hätte als die Besitz-Einsetzung ausgesprochen wurde [2]). An den ersten Versicherern ist es den Beweis zu führen, dass das Unglück sich zugetragen hat, als das Risico das sie auf sich genommen hatten beendigt war.

Wendet man diese nämlichen Grundsätze auf den Fall erhaltener Nachrichten an, so könnte man entscheiden, dass der Verlust auf den Versicherer zurückfallen würde, bei welchem im Augenblick wo die letzten Nachrichten eintrafen, die Dauer des Risico noch nicht zu Ende ist.

6. Vom Abandon wegen Verlust oder Verderb der drei Viertheile.

845. Die assecurirten Gegenstände können einen solchen Verlust erleiden, dass fast nichts davon übrig bleibt; sie können

1) H. G. B. 376. 2) C. G. B. 120.

aber auch in einem verdorbenen Zustande fortbestehen, so dass man daraus keinen Nutzen mehr ziehen kann. Beide Fälle geben zum Abandon Anlass, wenn der Verlust total ist, oder wenn der Verderb die drei Viertheile ihres Werths beträgt [1]). Diese beiden Arten von Unglück dürfen nicht mit einander verwechselt werden, der Verlust betrifft die Quantität, der Verderb hingegen die Qualität.

Demnach ist das Schiff verloren, wenn durch Baratterie, falls die Versicherer dafür haften, der Capitain das Schiff verkauft hat ohne vorläufig dessen Seeuntüchtigkeit erklären zu lassen; die Waaren sind verloren, wenn sie genommen, geworfen oder vom Feuer verzehrt worden etc., oder wenn der Capitain sie sogar mit Ermächtigung in den in № 644 angegebenen Fällen verkauft hat; sie sind für den Versicherten verloren und das Recht sich dafür bezahlt zu machen repräsentirt sie nicht; jedoch bleibt dem Versicherer vorbehalten sich in dieses Recht subrogiren zu lassen, wie noch hier nach gezeigt werden soll; auch sind sie verloren, wenn sie aus Ursachen, die nach № 772 dem Versicherer zur Last fallen, confiscirt wurden. In allen diesen Fällen wird der Verlust der drei Viertheile als total angenommen, um zum Abandon ermächtigt zu sein.

Die verlorne Quantität muss nach Zahl, Maas und mit der so eben angegebenen Modification bestimmt werden. Manchmal geschieht dies auch, indem man den Ankaufspreis mit Zuziehung der Fracht, der andern accessorischen Ausgaben, und der Assecuranz-Prämie mit dem Preise vergleicht, den der Versicherte dafür in Folge eines Embargo nach № 843 erhalten hat.

Unter Verderb versteht man die Umänderung einer guten Qualität in eine schlechte, die nichts an der Quantität vermindern kann. Um sie zu kennen und deren Betrag zu constatiren, müssen diejenigen Schäden wofür der Versicherer nach den hier oben angegebenen Grundsätzen nicht haftet, abgezogen werden; dann müssen die Waaren, wo sie auch liegen mögen, taxirt werden, als hätten sie keinen Schaden durch Seeunfall erlitten, und ihr Werth in diesem Orte ist nach dem Zustande zu bestimmen, den sie durch die Ereignisse auf welche der Versicherte seine Ansprüche auf Abandon begründet, versetzt wurden; der Unterschied begründet den Verlust, und je nachdem er die drei Quart beträgt oder nicht, wird der Abandon zugelassen oder nicht.

Die mit der Aufmachung der Berechnung beauftragten Sachverständigen müssen demnach abstracte urtheilen, ohne zu untersuchen, woher die versicherte Sache komme, noch wie hoch sich die Fracht

1) H. G. B. 369.

und andere Kosten, die dem Versicherer nicht zur Last fallen, belaufen konnten, um sie von dem Orte wo sie versandt wurden an denjenigen wo die Schätzung geschieht zu bringen.

Z. B. eine Ladung Getreide, für Marseille bestimmt, ist in Odessa zu 100,000 fs. gekauft worden; während der Fahrt wurde sie durch Seeunfälle beschädigt, so dass durch gerichtlichen Verkauf nur 70,000 fs. erlöst werden; davon gingen ab 50,000 fs. für Fracht, Löschung, Verkaufspesen etc., so dass der Netto-Ertrag nur 20,000 fs. beträgt. Vergleicht man nun 20 zu 100, so muss man nicht daraus folgern, dass der Verlust die drei Viertheile beträgt und der Abandon Statt haben kann; denn würde man so verfahren, so würde der Assecuranz-Vertrag entstellt, weil man die vom Versicherer eingegangenen Verbindlichkeiten auf transportirte Gegenstände, statt auf solche die noch zu transportiren sind, übertragen würde, und weil man zur Basis der Schätzung einen Verkaufpreis am Orte der Ankunft nehmen würde, der sich nach dem Grade von Seltenheit und Erhöhung im Werth der versicherten Sachen, ändern kann, es doch zum Wesen des Assecuranz-Vertrags gehört, dass die Bestimmung und Schätzung der Verluste, wofür der Versicherer haftet, nur die Sache an sich selbst betrachtet am Orte der Abfahrt trifft, und dass weder der Gewinn oder der Verlust an einer Unternehmung, noch die mehr oder minder glücklichen Resultate, die eine Speculation darbieten kann, niemals in Betracht gezogen werden. Die Dispacheure müssen daher zuvörderst den Werth des Getreides am Orte und zur Zeit der Ladung zur Grundlage annehmen, und ihn z. B. zu 10 fs. den Hectoliter festsetzen; dann muss der Werth des avariirten Getreides angeschlagen werden, den es in diesem Zustande am nämlichen Orte und zur nämlichen Zeit im Vergleich zum nicht avariirten, das zu 10 fs. taxirt wurde, werth wäre. Ergibt sich aus diesem Vergleiche dass die Ladung auf weniger als ein Viertheil dessen, was sie gelten würde wenn das Getreide eben so gesund angekommen wäre als es abgegangen ist, reducirt ist, so ist es der Fall zu abandonniren, wo nicht, so kann nur auf Havarie Anspruch gemacht werden, vorbehältlich der Clauseln, welche diesen Anspruch ausgeschlossen oder dessen Ausübung modificirt hätten.

Hier ist auch wohl zu merken, dass der Verlust oder die Beschädigung nur körperlich und durch Seeunfälle veranlasst worden ist, und nicht von den Ausgaben herrühren darf, die der Versicherte haben konnte, und die nicht hindern, dass die Sache ganz fortbestehe, obgleich sie den Preis, zu welchem ihm diese Sache zu stehen kommt, vermehrt hat.

Z. B. eine Ladung von 20,000 fs. ist versichert worden, und davon ein Theil in Folge von Plünderung, Schiffbruch oder eines andern Zufalls verloren gegangen, so dass davon nur für 5,000 fs. Werth übrig bleibt, oder die Sachen sind so beschädigt, dass sie nicht mehr als 5,000 fs. gelten; in diesen Fällen kann abandonnirt werden. Da sich aber Quantität und Qualität wenig oder gar nicht vermindert haben, so sollen sie in Havarie mit 15,000 fs. contribuiren; dann ist keine Veranlassung zum Abandon, der Versicherte muss sie behalten, vorbehältlich jedoch vom Versicherer durch Havarieklage den Rimbors der Contribution zu verlangen, wenn er nicht in der Police darauf verzichtet hat.

In Betreff dieses Verlustes oder Verderbs der drei Quart ist zu merken, dass wenn er versicherte Waaren betrifft, derjenige, welcher gegen den Versicherer auftreten will, eine Protestation in den vier und zwanzig Stunden, nach Uebergabe derselben vom Capitain, einlegen muss [1]. Ohne diese Vorsicht wäre es unmöglich zu erkennen, ob der Verlust oder der Schaden auf der Reise, oder im Magazin des Versicherten oder seines Commissionärs entstanden ist. Da übrigens die unterlassene Protestation und der Empfang der Waaren keine Klage gegen den Capitain mehr zulassen, so hätten die Versicherer ihren Regress verloren, den sie evident gegen ihn auf Antrieb des Versicherten haben, wenn der Verlust oder der Schaden aus irgend einem Versehen entstanden ist [2].

Zweiter Artikel.

Von den Formen und Fristen des Abandons.

846. Der Versicherte muss dem Versicherer alle Nachrichten, die ihm über versicherte Gegenstände, woher es auch sei, zukommen, anzeigen, (den Schaden andienen) selbst wenn er deren Gewissheit bezweifeln würde, diese Anzeige oder Andienung muss binnen drei Tagen nach ihrem Empfang geschehen [3], welche nicht nur an demjenigen Tag ihren Anfang nehmen, an welchem die Nachricht am Orte wo die Assecuranz geschlossen wurde, offenkundig wurde, sondern auch noch vom Augenblick an, wo der Versicherte privatim Nachricht erhielt [4]. Würde er sie verschweigen, oder in Verzug sein, so würde ihn dies einer Schadloshaltung aussetzen. Er musste aber das Ereigniss als positiv ansehen; denn wäre wahrscheinlich, dass ihm irgend ein Zweifel geblieben, so wäre er wegen dieser nämlichen Ungewissheit entschuldigt. Kurz, er ist jedesmal leicht entschuldigt, wenn er die Nachricht nicht directe vom Capitain, oder durch Papiere welche Zutrauen verdienen, erhalten hat; oder wenn er nicht selbst Handlungen begangen hat, die anzeigen, dass er sie für gewiss betrachtet. Im Zweifel kann ihm der Versicherer oder der Richter den Eid zuschieben. Uebrigens kann diese dreitägige Frist wie alle übrigen Fristen, in welchen die Anzeige gemacht werden muss, in Betreff der Distanz des Ortes von welchem sie ausgehen muss, zu denjenigen wohin sie zu machen ist, verlängert werden. Der Versicherte hat aber nicht nöthig seine Wahl zwischen dem Abandon und der Havarieklage die er nach № 837 vorzugsweise jedesmal austellen kann, wenn die Beschaffenheit der Zufälle ihn

---

1) H. G. B. 435. 2) Abw. Urth. 12. Jan. 1825. 3) H. G. B. 374, 390. 4) Cass. 6. Jan. 1813.

zum Abandon berechtigt, zu insinuiren [1]). Es ist genug, wenn er die Insinuirung sich vorbehält, und zu Erhaltung seines Rechts die erforderlichen Formalitäten in den festgesetzten Fristen erfüllt. Nach № 642 ist er gehalten im Fall eines Schiffbruchs oder eines ähnlichen Unfalls, oder bei Aufhebung des Arrestes im Fall von Nehmung, Embargo etc. über die Erhaltung der Sachen zu wachen, weil er in diesen Verhältnissen gleichsam Mandatar der Versicherer ist, was er in dieser Absicht zur Erhaltung thut, begründet daher keine Unzulässigkeit der Klage gegen ihn.

847. In einigen Seeplätzen präsentirt sich der Versicherte bei der Handelskammer und erklärt, dass er nach den ihm zugekommenen Nachrichten erfahren habe, dass das Schiff das er assecuriren liess, aufgebracht worden, oder Schiffbruch gelitten oder sonst ein Unglück irgendwo und unter gewissen Umständen erlitten habe; dies wird in dem dazu bestimmten Register zu Protokoll genommen, was er unterzeichnet. Dieser Gebrauch, wie constant er auch wäre, dispensirt ihn aber nicht von der Anzeige die, wie die Insinuirung des Protestes, durch einen Notar oder Gerichtsboten gemacht werden muss, in sofern die Police diese Befugniss dem Versicherten gäbe. Jedoch würde in manchen Fällen eine gütliche Mittheilung hinreichend sein [2]).

Der Versicherte ist ausserdem gehalten alle Versicherungen, die er selbst oder durch Andere geschlossen, und sogar diejenigen wozu er selbst Ordre gegeben hat, obgleich er noch nicht weiss dass sie efectuirt sind, so wie die auf Bodmerey genommenen Gelder anzuzeigen. [3]) Dadurch ist der Versicherer in den Stand gesetzt zu untersuchen, ob nicht die Versicherung den Werth dessen überschritten hätte, was von den bereits gegen Anlehen verpfändeten Sachen frei geblieben und das Ristorno zu verlangen.

Z. B. Ein Verlader hat Waaren die 30,000 fs. Werth sind für 20,000 fs. assecuriren lassen, welche Versicherung das Ganze seiner Ladung begreift, da aber der Werth die assecurirte Summe überschreitet so stand es ihm frei vor Abgang des Schiffes auf die nämlichen Güter bis zum Belauf von 10,000 fs. auf Bodmerey zu nehmen, nur muss er es declariren wenn er abandonnirt.

Würde diese Declaration oder diejenige, dass auf die abandonnirten Sachen keine andere Versicherung genommen, noch Gelder auf Bodmerey aufgenommen wurden, nicht in der Insinuirung des Abandons enthalten sein, so wäre sie deshalb nicht ungiltig [3]), aber die Frist innerhalb welcher, wie noch angeführt werden soll, der

---

1) H. G. B. 378. 2) L. d. H. № 433. 3) H. G. B. 379. 4) Abw. Urth. vom 27. Octbr. 1807.

Versicherer den Betrag der Versicherung bezahlen muss, liefe blos vom Tage, an welchem diese Auslassung wieder gut gemacht wurde.

Der Versicherte ist der Wirkung der Assecuranz verlustig, wenn er auf eine betrügerische Weise einige Versicherungen oder Darlehen auf Bodmerey, die der Police, welche zu diesem Abandon Anlass gibt, vorangingen verfehlt hat [1]. Ist aber kein Betrug vorhanden, so verfällt der Versicherte in diese Strafe nicht, und es kann nur ristornirt werden. [2] Im Grunde genommen liegt dem Versicherer wenig daran, ob man die ihm fremden Thatsachen declarirt hat oder nicht, wenn kein Schaden wegen dieser Auslassung entsteht [3]. Uebrigens ist es am Versicherten, der in dieser Declaration einiges ausgelassen hat, darzuthun, dass dabei keine unredliche Absicht zum Grunde lag, er nichts um die nicht declarirten Sachen gewusst, oder dass die ermangelnde Declaration dem Versicherer keinen Nachtheil bringt; die Vermuthung ist gegen ihn, sobald er das nicht gethan hat, zu dem er verpflichtet war.

848. In № 829 u. f. ist angegeben worden, wie das Unglück erwiesen werden muss. Müsste man, um den Versicherer einzuklagen, die Ankunft der nöthigen Papiere abwarten, so wäre der Versicherte dem Ablauf der Fristen ausgesetzt, ohne dass es ihm möglich wäre eine Klage anzubringen; daher es auch zur Anbringung der Klage auf Zahlung keine Präclusiv-Frist gibt. [4] Der Versicherer kann aber nur nach der Insinuirung belangt werden, und wenn er im Augenblick, wo sie gemacht wird, sich erbietet den Verlust zu zahlen, so müssen die Kosten auf den Versicherten zurückfallen und es laufen keine Zinsen. Obgleich die Fristen innerhalb welcher der Abandon Statt haben muss, nur vom Augenblick an laufen, in welchem der Versicherte die Nachricht erhalten hat, so variiren sie dennoch, weil es, da er mehr Interesse haben kann eine Havarieklage anzustellen als zu abandonniren, billig ist ihm die nöthige Zeit zu lassen, um mit Sachkenntniss einen Entschluss zu fassen. Uebrigens sind diese Fristen unerlässlich [5]. Bei Schiffbruch, Stranden mit Scheiterung, Verlust oder Beschädigung der drei Quart der Ladung muss der Versicherte, falls er nicht in der Anzeige der Nachricht den Abandon wählte, den er sich nach № 846 vorbehalten, diese Wahl binnen sechs Monaten vom Tage an erklären, an welchem die Nachricht von dem Verluste eingegangen ist oder eingegangen sein konnte, wenn dieser sich in den Häfen oder an den Küsten von Europa oder an jenen von Asien und Afrika im mittelländischen Meere zugetragen hat [6].

---

1) H. G. B. 380. 2) Abw. Urth. vom 2. Aug. 1808. 3) H. G. B. 359. 4) Cass. 26. März 1823. 5) Cass. 4. Oct. 1793, 24. Prairial II., Abw. Urth. 12. Jan. 1825. 6) H. G. B. 373.

Die Nachricht, die der Rheder darüber erhält, wäre kein Beweis, dass die versicherten Ladungsinteressenten das Ereigniss gekannt hätten [1]). Hat sich der Verlust in den westindischen Colonien, bei den azorischen, den canarischen Inseln, bei Madeira und andern westlich-afrikanischen oder östlich-amerikanischen Inseln und Küsten ereignet, so ist die Frist von einem Jahre; von zwei Jahren ist sie aber in allen anderen Welttheilen [2]).

Da man bei diesen verschiedenen Berechnungen vom Continent Frankreichs ausgegangen ist, so ist es nöthig sie in den Regierungsacten zu modificiren, welche die französischen Gesetze auf die Colonien angewendet haben. In dieser Beziehung muss man sich an die Local - Verordnungen halten.

Im Fall von Nehmung sind die Fristen die nämlichen vom Tage, an welchem dem Versicherten die Nachricht eingeht, dass das Schiff in einem der vorerwähnten Küsten liegenden Hafen oder Platze aufgebracht worden ist. Zur Berechnung dieser Fristen ist also der Ort, wo die Prise gemacht wurde, gleichgiltig, und nur derjenige, wohin die Prise vom Captor aufgebracht wurde, wird in Betracht gezogen.

Ist das Schiff assecurirt worden, so muss es bei Seeuntüchtigkeit ebenfalls in den nämlichen Fristen, die nach der Distanz der Orte, wo sie declarirt wurde, berechnet sind, abandonnirt werden. In Betreff der Waaren kann der Versicherer nur sechs Monate nach der dem Versicherten insinuirten Nachricht, wodurch die Seeuntüchtigkeit dargethan wird, abandonniren, wenn nämlich das Ereigniss in den europäischen Meeren, im mittelländischen Meere oder in der Ostsee Statt gehabt hat, und ein Jahr nachher, wenn es in andern Meeren sich zugetragen hat. Sind jedoch die Waaren dem Verderben ausgesetzt, so sind diese Fristen auf das Quart verkürzt [3]). Diese nämliche Frist dient dem Capitain, den Versicherten, oder den Versicherern, um sich ein anderes Schiff zu verschaffen [4]). Wird das Schiff von einer Macht mit Arrest belegt, so kann es, wie so eben gesagt wurde, nur nach sechs Monaten oder nach einem Jahre vom Tage der Insinuirung des Arrestes, abandonnirt werden; während dieser Zeit ist der Versicherte gehalten, auf Kosten und Gefahr des Versicherers alles Mögliche anzuwenden, um die Freilassung der in Beschlag genommenen Gegenstände auszuwirken, jedoch steht es letzterm ebenfalls zu, diese Schritte selbst zu thun [5]).

Wird ein Schiff durch Kriegsschiffe einer Macht auf offener See mit Arrest belegt, so kann es geschehen, dass dadurch schon der

---

1) Cass. v. 6. Jan. 1813. 2) H. G. B. 373. 3) H. G. B. 387, 394. 4) H. G. B. 391. 5) H. G. B. 388.

Versicherte erfährt, dass es nicht freigegeben wird, und dass sein Eigenthum zuletzt capturirt ist. Dieser Versicherte kann dann in einiger Ungewissheit schweben, weil die Zeit, um nach einem Arreste zu abandonniren, kürzer ist, als diejenige, welche für den Fall der Wegnahme gestattet wird; in der Ungewissheit entscheiden die Umstände. Am Sichersten geht der Versicherte, wenn er in den Fristen insinuirt, die bei dem Beschlag zu beobachten sind, und seine Insinuirung nach den Fristen und der angegebenen Beobachtung der Bedingungen erneuert.

Wird aus Mangel an Nachrichten abandonnirt, so bestimmt der letzte Tag des in № 844 angegebenen Zeitverlaufs den Anfang der Frist während welcher die Insinuirung gemacht werden muss.

Z. B. Ein Schiff ist den 1. April 1832 von Bordeaux nach Madeira expedirt worden; da während zwei Jahren keine Nachrichten darüber eingegangen sind, so wird es als verloren vermuthet, und der 1. April 1834 angenommen, als sei an diesem Tage der Verlust bekannt geworden. Von diesem Tage an läuft auch die Frist um abandonniren zu können, und da Bordeaux an den europäischen Meeren liegt, so muss die Insinuirung binnen sechs Monaten, vom Tage des 1. Aprils an gerechnet, geschehen.

Die Klage auf Zahlung der versicherten Summe, oder des versicherten Werthes, muss in den nämlichen Fristen angebracht werden, die Insinuirung allein würde sie nicht ersetzen. Da aber die Police dem Versicherer einen Termin eingeräumt haben kann, der, wenn auch nichts darüber bedungen wurde, von Rechtswegen für ihn auf drei Monate festgesetzt ist [1]) (s. № 863), so muss der Zweck der Klage blos dahin gehen, dass der Versicherer den Abandon als angenommen betrachtet, und er zur Zahlung in der nach Uebereinkunft bestimmten Zeit verurtheilt wird. [2]). Uebrigens würde die Annahme des Abandons und jede andere legale Aufforderung die Verjährung verhindern [3]).

Nach № 767 und 802 kann derjenige, welcher die Sache eines Andern assecurirt hatte, sie reassecuriren lassen. [4]) Da er in diesem Fall die Qualität als Versicherer in Bezug auf denjenigen gegen den er sich ursprünglich engagirt hat, behält, so wurde er Versicherter in Bezug auf den Reassuradeur. Daraus entsteht wegen der Anwendung der hier oben angeführten Grundsätze eine ziemlich ernste Schwierigkeit in Betreff der Fristen innerhalb welchen er auftreten muss. So lange der erste Versicherte nicht abandonnirt hat, kann es der Reassecurirte ebenfalls nicht, da er einerseits nicht befugt ist, das was ihm nicht zugehört zu abandonniren, und er

---

1) H. G. B. 332. 2) Abw. Urth. 10 pluviose XII. 3) H. G. B. 434. 4) H. G. B. 342.

andererseits für den Fall, wo sein Versicherter ihm abandonniren würde, nicht bedingungsweise abandonniren kann.

Wenn ihm jedoch dieser den Abandon nur am letzten Tage der Frist insinuirt, und er, wie es fast meistens der Fall ist, entfernt vom Reassuradeur wohnt, so ist es ihm unmöglich letzterm seinen Abandon zu notifiziren; es sollte ihm dann ein neuer Termin gestattet werden, um seiner Seits abandonniren zu können; denn wie ihn strafen, weil er nicht aufgetreten ist, als er nicht dazu berechtigt war, und dann eine Klage als verjährt zu erklären, die so eben eröffnet wurde. In diesem Fall, der im Gesetze nicht angeführt ist, müsste natürlicherweise nach den Grundsätzen des gemeinen Rechts entschieden werden, nach welchen die Verjährung in Betreff einer Forderung, die von einer Bedingung abhängt, erst dann eintritt, wenn die Bedingung erfüllt ist [1]; denn in der Wirklichkeit ist der Reassuradeur nur bedingungsweise verbunden; er verspricht dem ursprünglichen Versicherer einen Verlust zu zahlen, wenn dieser zu zahlen gehalten ist. Der Reassecurirte muss also eine Frist geniessen, um auftreten zu können, daher möchte er nicht diejenige anrufen können, die der ursprünglich Versicherte in Bezug auf ihn genossen hat. Die Gründe, wonach sie bestimmt wurde, können in diesem Fall vernünftigerweise nicht angewendet werden, der Versicherte dem man abandonnirt bedarf zur Anbringung seiner Klage auf Gewähr gegen den Reassuradeur keiner längern Zeit, wenn der Schiffbruch an entfernten Küsten Statt gehabt hat, als wenn er an dessen Wohnorte vorgefallen wäre. Man könnte aber durch Analogie der Vorschriften über die Ausübung des Wechselregresses entscheiden, dass derjenige, welcher reassecuriren liess, wenn er auf dem Regresswege gegen den Reassuradeur auftreten will, die berechnete Frist geniesst, als wenn das Ereigniss in seinem Wohnorte sich zugetragen hätte; diese Frist würde vom Tage an laufen, an welchem er die Notification, die ihm der ursprüngliche Versicherte machen sollte erhalten hat [2].

Dritter Artikel.

Wirkung des Abandons.

849. Der Abandon bewirkt, dass das Eigenthum der versicherten Gegenstände auf den Versicherer gegen dessen Willen übergeht, und dass er zur Zahlung dessen, was er dem Versicherten versprochen, nach den Vorschriften die im folgenden Abschnitt gegeben werden sollen, gehalten ist [3].

---

1) C. G. B. 2257. 2) Ein Abw. Urth. v. 1. Juni 1824, scheint entgegengesetzter Meinung zu sein. 3) H. G. B. 385.

Im nachfolgenden Capitel soll die Rede von den Einreden sein, die er opponiren kann; hier sollen nur die Wirkungen des Abandons erklärt werden, der integral, unbedingt und unwiderruflich sein muss, [1] und den Versicherer in die Rechte des Versicherten in Bezug auf die abandonnirten Sachen einsetzt.

1. Der Abandon kann nicht theilweise geschehen.

850. Der Assecuranz-Vertrag ist untheilbar; der Versicherer hat nicht theilweise, sondern die Sachen oder den Theil von Sachen, den er auf sein Risico genommen, ohne Unterschied versichert. Dem zu Folge muss ihm der Abandon ganz gemacht werden, oder man muss sich blos auf die Vergütung der erlittenen Havarien beschränken.

> Z. B. A. liess 10,000 fs. auf Ladung oder auf gewisse Waaren assecuriren, die er in einem Schiffe geladen, ohne darin einen Unterschied zu machen; er kann nicht einen gewissen Theil derselben abandonniren und einen andern gewissen Theil zurückbehalten.

Die Gegenstände müssen aber in der nämlichen Assecuranz begriffen worden sein. Wären getrennte Assecuranzen zwischen dem nämlichen Versicherer und Versicherten geschlossen worden, so wären dies verschiedene Contracte, die nichts mit einander gemein hätten. Der Versicherte könnte die in dem einen garantirten Gegenstände zurückbehalten, und diejenigen abandonniren, welche die Bestandtheile des andern ausmachen; ob nun die Gegenstände, die Versicherten, die Versicherer und die Prämien identisch wären ist gleichviel.

> Z. B. Wenn A. in einer Police Zucker assecuriren lässt, und durch eine andere Indigo, oder wenn er durch die nämliche Police getrennt, eine gewisse Summe auf seinen Zucker und eine andere Summe auf seinen Indigo versichern lässt, so kann er einen dieser Gegenstände zurückbehalten, und den andern abandonniren, weil es zwei getrennte Versicherungen sind.

Man kann aber über die Merkmale ungewiss sein, an welchen man erkennt, ob mehrere Assecuranzen vorhanden sind. Ist nur eine einzige Police vorhanden, so muss unterschieden werden, ob alle darin begriffenen Gegenstände mittels einer einzigen Summe versichert wurden, oder ob jede Gattung von Gegenständen für eine getrennte Summe assecurirt worden. Im erstern Fall gibt es nur eine Assecuranz, im zweiten sind mehrere vorhanden.

Sind unterschiedliche Policen vorhanden, so schliesst man gewöhnlich auf deren Vielfältigkeit. Da aber in allen Verträgen die

---

1) H. G. B. 372.

Absicht der Parteien immer die erste Regel zur Auslegung sein muss, so würden sie nur zusammen eine einzige untheilbare Assecuranz ausmachen, wenn es nach den Ausdrücken in der Police, oder nach den Umständen schiene, dass die eine der Policen nur die Folge oder die Ergänzung der andern ist.

Diese Vorschrift ist auch auf den Fall anwendbar, wo die Assecuranz in der nämlichen Police auf Casco und Ladung geschlossen wurde. Sind die versicherten Summen auf jeden dieser Gegenstände getrennt, so kann man das Casco abandonniren und die Ladung behalten, hat man aber das Ganze für eine einzige Summe assecuriren lassen, und das Schiff leidet Schiffbruch, so kann man die geretteten Waaren im Ganzen oder theilweise nicht zurückbehalten und das Wrack abandonniren.

851. Uebrigens ist wohl zu merken, dass der Abandon an Versicherer bis zum Belauf des von jedem übernommenen Risico, sogar wenn ein Theil des Werthes ungedeckt ist, nicht angesehen wird, als sei ein Theil abandonnirt und der andere behalten worden, denn der Versicherte ist für Alles, was nicht gedeckt ist, sein eigener Versicherer.

Betrifft die Versicherung nicht die ganze Ladung, noch einen besondern Gegenstand derselben, sondern einen Bruchtheil wie z. B. ein Drittel, ein Quart etc., so wird auf gleiche Weise d. h. ein Drittel, ein Quart etc. der assecurirten Sachen den Versicherern abandonnirt, und der Versicherte concurrirt mit ihnen bei der Vertheilung des Werths der geborgenen Sachen für das, wofür er nicht gedeckt ist, und zwar jeder im Verhältniss seines Antheils (s. № 760.)

Ist der Versicherte nach № 779 berechtigt mehrere Häfen anzugehen, und entlöscht einen Theil der assecurirten Waaren unterwegs, wodurch sich das Risico auf diejenigen reducirt, welche noch am Bord sind, so ist er im Fall eines Verlustes nicht genöthigt, die im Lauf der Reise gelöschten Waaren zu abandonniren. Dann sind zwei Fälle zu unterscheiden: wenn der Werth der Waaren, die sich bei dem Unglück im Schiffe befanden, der versicherten Summe gleich ist, so muss der Versicherer seine Verbindlichkeiten völlig erfüllen, da ihm das, was geborgen wurde, abandonnirt wird, gleichviel ob zuvor mehr oder weniger Waaren geladen wurden. Ist der Werth der Güter, die sich beim Seeunfall im Schiffe befanden, der assecurirten Summe nicht gleich, so besteht die Obligation des Versicherers nur bis zum Belauf ihrer Schätzung fort. Der Abandon begreift blos die Waaren, die im Augenblick des Unglücks im Schiffe waren, und

der Versicherer ist nur zur Zahlung bis zum Belauf dieses Werths gehalten. [1]

Z. B. Eine Ladung von 30,000 fs. Werth wurde bei der Ausreise für diese Summe, mit der Clausel Escalen zu machen, assecurirt, unterwegs wird ein Drittheil der Waaren gelöscht, der Rest ist verunglückt. Vom Augenblick der interimistischen Löschung, hört das Risico des Versicherers auf den ausgeschifften Theil auf; der Versicherte kann daher nur die zwei Drittheile der versicherten Summe d. h. 20,000 fs. reclamiren; er hat aber auch nur die im Schiff gebliebenen Waaren zu abandonniren.

Ebenso verhielte es sich im folgenden Fall. A. hat von Frankreich aus nach Spanien, und von da nach Martinique eine Ladung verschifft, die er bei der Abfahrt für die Hin- und Herreise in einer Prämie (*à prime liée*) für 25,000 fs. assecuriren liess, das Schiff kommt in Spanien an, seine Ladung wird da verkauft, es segelt nach Martinique ab, nachdem er aus dem Erlös der Ladung, die bei der Abfahrt von Bordeaux nur 25,000 fs. werth war, Waaren für 50,000 fs. gekauft hatte. In Folge eines Schiffbruchs, den es bei der Ueberfahrt erlitten, geht die Hälfte der Ladung zu Grunde. Er wird nicht verbunden sein, Alles, was geborgen wurde, als Rest einer Ladung, die als sie beisammen war den versicherten Werth vorstellte, zu abandonniren. Da die versicherte Ladung welche bei der Abfahrt 25,000 fs. werth war reell oder im Tausch in Spanien für 50,000 fs. verkauft wurde, so sind die 25,000 fs. ein verdienter Gewinn, der dem Versicherten gehört, ein ungedeckter Theil, den er zum Gegenstand einer Assecuranz machen, und wovon er folglich sein eigener Versicherer werden konnte. Es wird daher nur ein theilweiser Abandon, und Repartition zwischen Versicherten und Versicherer in Betracht ihres respectiven Interesse Statt haben.

Anders verhielte es sich aber, wenn die Hälfte der in Spanien gekauften Waaren, statt verloren zu gehen, unterwegs wären gelöscht worden; dann müsste der im Schiffe gebliebene ganze Rest dem Versicherer abandonnirt werden.

852. Der Abandon des Schiffes begreift, wie in № 816 gesagt wurde, die Fracht der geborgenen Güter. Wäre diese Fracht zum Voraus bezahlt worden (s. № 716) so müsste sie der Versicherte zurückgeben, obgleich er mit den Befrachtern die Clausel stipulirt hätte, im Fall von Unglück nicht zu restituiren. Diese Uebereinkunft zwischen ihm und den Verladern ist dem Assecuranz-Vertrag fremd. In diesem Fall ist aber evident, dass das, was er herauszahlen muss, blos bis zum Belauf der geborgenen Waaren Statt hat, so dass er, wenn nichts geborgen wurde, auch nichts herauszuzahlen hat, und dies selbst dann, wenn, in Folge successiver Löschungen im Lauf der Reise, das Schiff manchmal für bedeutende Summen Fracht verdient hätte. [2]

---

1) H. G. B. 362. 2) Abw. Urth. 14. Decbr. 1825.

Noch mehr, wenn Waaren deren Fracht zum Voraus unter der Bedingung sie nicht zu restituiren mit dem Schiffe zu Grunde gingen, so würde der Rheder diese Fracht sich erhalten, weil sie die Verlader mit Grund nicht fordern könnten, und er wäre nicht verbunden sie dem Versicherer zu abandonniren, weil diese Gegenstände, da sie zu Grunde gegangen, nicht als geborgene Sache betrachtet werden könnten. Sind aber die Güter geborgen worden, so muss der Versicherte dem Versicherer die Fracht herauszahlen. Letzterer kann in diesem Fall beeinträchtigt werden, weil eine Fracht die stipulirt wurde, dass sie bei Verlust dem Verlader nicht ersetzt wird, gewöhnlich niedriger bestimmt wird, als wenn sie ersetzt werden soll. Es schiene dann billig zu sein, dem Versicherten das Recht einzuräumen vom Versicherten die Fracht der geborgenen Sachen nach dem Curs des Ortes, wo die Befrachtung für Gegenstände gleicher Beschaffenheit und für eine ähnliche Reise geschah, zu verlangen, ohne dass die Nicht - Restitution stipulirt wird.

Die Uebereinkunft, dass die Fracht nicht Theil des Abandons ausmachen soll, scheint nicht verboten zu sein, obgleich sie vom Geiste des Assecuranz-Vertrags etwas abzuweichen scheint, in so fern sie dahin zielt, aus diesem Contract ein Mittel zu Gewinn für den Versicherten abzugeben. Allein die Stipulirung einer stärkern Prämie compensirt das, was die Chance des Versicherers weniger Begünstigendes hat, und man kann sagen, dass sie die Gleichheit des Vertrags wieder herstellt.

Uebrigens thut der Abandon der Fracht, dem Rechte der Bodmereygeber, und des Schiffvolkes für dessen Gage keinen Abbruch, so wie auch nicht den Ausgaben während der Reise, die der Versicherer auf den Betrag dieser Fracht bezahlen muss.[1]) Abandonnirt der Versicherte die Fracht nicht, in den hier oben angeführten Fällen, so ist er aus dem nämlichen Grunde gehalten das Schiffsvolk auf dieselben hin zu bezahlen, ohne verlangen zu können, dass der Versicherer sie ihm rimborsire, unter dem Vorgeben, dass das Schiff oder dessen abandonnirte Trümmer ebenfalls für die Gage der Seeleute hafte. Hätte das Schiffsvolk, in Folge der ihm zustehenden Befugniss sich auf Schiff und Fracht bezahlt zu machen, alles oder einen Theil dessen, was ihm auf den Preis der Trümmer des abandonnirten Schiffes schuldig war, empfangen, so könnte der Versicherer, welcher in dessen Rechte eingesetzt ist, diese Summen auf die Fracht verlangen, besonders wenn dieser Lohn für einen Theil der Reise schuldig war, die demjenigen voranging, den er assecurirt hat [2]).

---

1) H. G. B. 271, 320. 2) H. G. B. 3. Juni 1828.

2. Der Abandon muss unbedingt geschehen.

853. Der Abandon muss, wie № 849 gesagt wurde, pure und darf nicht bedingungsweise geschehen, sonst würde er das Eigenthum nicht übertragen [1]. Der Versicherte könnte daher sein Schiff im Fall von Nehmung nicht unter dem Vorbehalt abandonniren, dass wenn es wieder freigegeben wird, es ihm ferner angehöre, selbst wenn er sich verbindlich machte, dem Versicherer, die von diesem bezahlte Summe mit Zinsen zurückzugeben, noch könnte er ihn nöthigen einen solchen Abandon anzunehmen.

3. Der Abandon ist unwiderruflich.

854. Der Abandon ist für den Versicherer eine Art Erwerbung; seine Wirkungen können daher allein durch die respective Einwilligung des Versicherers und des Versicherten vernichtet werden, es müsste denn, über irgend eine wesentliche Sache z. B. über die Thatsache des Zufalls Irrthum obwalten. Z. B. ein Schiff, das aufgebracht wurde, wird vom Versicherten abandonnirt, der Captor gibt seine Prise wieder los, oder sie wird auf eine sonstige Weise wieder erlangt, so wird der Versicherer die Wohlthat dieses Abandons geniessen, ohne dass ihn der Versicherte darum bringen kann, unter dem Vorgeben, dass der Zustand der Nehmung des Schiffes aufgehört habe; aus gleichem Grunde ist dieser berechtigt die Zahlung der versicherten Summen zu fordern, ohne dass der Versicherer sich unter dem nämlichen Vorgeben, dagegen sträuben kann. Ebenso verhält es sich wenn das Schiff, das man wegen Arrest einer Macht, oder aus Mangel an Nachrichten, abandonnirt, freigegeben wird, oder dann wieder zum Vorschein kommt, und endlich mit der Ladung auf einem Schiffe das selbst während der Klage auf Abandon glücklich ankäme.

Es wäre aber, wie so eben bemerkt wurde, ein Irrthum und folglich wäre der Abandon ungiltig, wenn der Versicherte, im Glauben, sein Schiff habe einen der Zufälle erlitten, die ein Recht zum Abandon geben, ihn in dieser falschen Ueberzeugung seinen Versicherer anzeigte.

Daraus folgt also, dass, ausser diesem Fall eines Irrthums, der Versicherte den Abandon nicht widerrufen kann, unter dem Vorgeben, dass er bedingungs- oder theilweise war, oder vor den Fristen gemacht wurde. Was in № 849 u. f. gesagt wurde, ist zu Gunsten

---

1) H. G. B. 372.

des Versicherers, und es ist dem Versicherten nicht erlaubt gegen sein eigenes Factum zurückzukommen.

Dadurch jedoch, dass den versicherten Sachen einer der Zufälle begegnete, die zum Abandon Anlass geben, muss nicht geschlossen werden, dass der Versicherer Eigenthümer dieser Sachen werde, unter der Bedingung den Assecuranzpreis zu bezahlen. Der Versicherte allein (s. № 837) hat die Wahl zwischen dem Abandon und der Havarieklage. Das factische Unglück, welches zum Abandon Anlass geben kann, ist eben so wenig hinreichend, wie die Kenntniss, welche der Versicherte von der Absicht des Versicherers zu abandonniren hatte [1]; dieser muss den Vorschlag zu abandonniren dem Versicherer insinuirt haben, oder wenigstens muss ihn letzterer schriftlich angenommen haben. Dies ausgenommen, könnte also der Versicherte, der die Absicht zu abandonniren hatte, stillschweigend darauf verzichten, wenn er nicht die erforderliche Anzeige macht.

Ist der Abandon insinuirt und angenommen oder für giltig erklärt worden, so gehören die versicherten Gegenstände dem Versicherer vom Tage der Anzeige an [2]. Das Urthel, oder der Beitritt zum Abandon der die Stelle des Urthels vertritt, hat eine rückwirkende Kraft gegen den Versicherten, von dem vermuthet wird, als haben ihm von Anbeginn an die versicherten Gegenstände eigenthümlich angehört.

Haben mehrere den nämlichen Gegenstand versichert, so erwerben sie ihn gemeinschaftlich, ohne dass man auf das frühere oder spätere Datum der Policen Rücksicht nimmt, was nur beim Ristorno in Betracht gezogen wird.

4. Von der Subrogation des Versicherers in die Rechte des Versicherten.

855. Durch den Abandon wird, wie in № 836 und 849 gesagt wurde, der Versicherer ebenso Eigenthümer der versicherten Gegenstände, als hätten sie ihm immer angehört. Wenn also diese Sachen vor dem Ereigniss, das zum Abandon Anlass gibt, irgend eine Havarie erlitten hätten, wofür es möglich wäre, entweder durch Contribution in den in № 742 angegebenen Fällen, oder durch eine Klage gegen den Urheber oder Garanten des Schadens eine Entschädigung zu erhalten, so hätte der Versicherer Grund alle Klage- oder Forderungsrechte, die dem Versicherten zuständen, auszuüben. In dem Fall, wo dieser den totalen oder theilweisen Betrag dieser Contribution, oder dieser Entschädigung, erhoben hätte, muss er dem

1) H. G. B. 374. 2) H. G. B. 385.

Versicherer Rechnung dafür halten. Würde der Captor die Waaren nach Frankreich verführt haben, und sie könnten zufolge der Declaration vom 22. September 1638 vindicirt werden, so könnte der Versicherer das Vindicationsrecht ausüben [1]. Würde die Prise als ungiltig erklärt, oder würde die Regierung des Captors in Folge von Tractaten mit derjenigen des Capturirten eine Entschädigung zugestehen, so wäre der Versicherer dieses Letztern berechtigt sie zu reclamiren. Am häufigsten geschieht es, dass, selbst vor dem Endurthel, die capturirten Gegenstände verkauft werden, wie dies nach der französischen Gesetzgebung der Fall ist [2]. Werden die mit Arrest belegten Gegenstände wieder frei gegeben, so erhält der Versicherer diesen Preis, ausser den Entschädigungen, die er, in Folge dieser Befreiung vom Arrest, oder von Friedensschlüssen fordern kann. In diesem Betracht ist er in alle Rechte des Versicherten eingesetzt; denn indem er die Sache erwirbt, deren Preis er bezahlt, erwirbt er auch alle accessorische Theile.

Daraus könnte man schliessen, dass wenn der Versicherte die nämlichen Gegenstände verbodmet hätte, ohne dass jedoch das Darlehen und die Versicherung den Werth überschritten, der Darleiher von dem Versicherer auf die abandonnirten Sachen ebenso bezahlt werden müsste, als er, wie noch in der Folge angegeben werden soll, dieses Recht hat vorzugsweise vor dem Entlehner, der nicht gedeckt wäre, bezahlt zu werden. Zieht man aber in Betracht, dass der Versicherte bis zum Belauf des ganzen Werthes entlehnen konnte; dass in diesem Fall alle Darleiher bei den Sachen, die dem Unglück entgangen, concurrirt hätten [3], so wäre es eine Art Ungerechtigkeit, wenn man den nämlichen Vortheil dem Versicherer verweigern wollte. Wenn die Strenge der Grundsätze gegen ihn zu sein schiene, so würde die Analogie und hauptsächlich das Interesse die Assecuranzen aufzumuntern, die weit nützlicher sind als die Darlehen auf Bodmerey, zu seinen Gunsten sprechen.

Z. B. Ein Schiff hatte einen Werth von 50,000 fs. und ist bis zum Belauf von 45,000 fs. von Mehrern versichert worden. Der Capitain um Victualien zu kaufen und abreisen zu können nimmt 5000 fs. auf Bodmerey auf; es verunglückt und es werden aus den Trümmern 10,000 fs. erlöset, so wird davon der Bodmereygeber $^1/_{10}$ d. h. 1000 fs. erhalten, weil sein dargeliehenes Capital zum Gesammtpreis des Schiffes wie 1. 10 ist und er auf keine Prämie Anspruch machen kann; die restirenden $^9/_{10}$ werden die Versicherer erhalten. Was hier in Betreff des Schiffes gesagt wurde, ist auch auf die Ladung anwendbar. —

---

1) Diese Declaration verbietet nämlich Sachen zu kaufen, die der Feind in Folge eines Seekrieges den Franzosen genommen, selbst wenn es solche wären, deren Importation in Frankreich erlaubt ist. Der vom Feinde beraubte Franzose ist berechigt sein Eigenthum vom Käufer zu vindiciren. A. d. H.

2) Verordn. v. 22. Mai 1803 (2 prairial XI). 3) H. G. B. 331.

Dieser Grundsatz ist jedoch durch eine andere Vorschrift modificirt. Es soll noch gezeigt werden, dass bei Concurrenz mehrerer Bodmereygeber, diejenigen, welche während der Ueberfahrt dargeliehen haben, denjenigen vorangehen, welche vor angetretener Reise auf Bodmerey geliehen haben [1]). Man würde ebenfalls der Analogie nach folgen, und das während der Reise gemachte Darleihen würde, sowohl an Capital, als Prämie, den Versicherern vorausgehen; denn da es zur Rettung der versicherten Sache gemacht wurde, so wird angenommen, als sei es den Versicherern selbst gemacht worden.

§. 2.

Von der Havarieklage.

856. Jeder erlittene Verlust, jede Ausgabe die der Versicherte wegen der versicherten Gegenstände in Folge eines Ereignisses macht, wofür der Versicherer haftet, wenn dasselbe nicht von der Art ist, dass es zum Abandon Anlass gibt, ist eine Havarie, die dem Versicherten die Klage dieses Namens gegen den Versicherer gibt [2]). Wenn also ein Schiff auf Befehl einer Regierung deren Unterthan der Rheder ist, oder auf Befehl einer fremden Macht, mit Arrest belegt wird; und im Augenblick dieses Arrestes, oder bevor der Versicherte abandonnirt hat, die Regierung das Schiff wieder frei gibt: so ist dann kein Grund mehr zum Abandon vorhanden. Ist jedoch die zugestandene Entschädigung nicht hinreichend, so dass z. B. Waaren nicht zu einem Preise bezahlt werden die den ursprünglichen Werth, die Fracht, Prämie und andere Auslagen des Versicherten repräsentiren, so kann dieser von seinem Assecuradeur die Differenz im Verlust durch Havarieklage fordern, es sei denn, dass dieser Verlust, wenn er die drei Quart überschreitet, zum Abandon Anlass gibt (s. № 845). Wurde ein Schiff für seeuntüchtig erklärt, und der Capitain hat ein anderes zu einem Preise gemiethet, der die bedungene Fracht übersteigt, so ist dieser Ueberschuss den der Verlader bezahlt, die Löschungskosten, die dadurch entstehenden Verluste und Schäden, eine Havarie, die der Versicherer tragen muss [3]). Ebenso verhält es sich mit den Kosten, die man bei Strandung eines Schiffes ohne Scheiterung machen musste, um es wieder abzubringen, so wie mit den Schäden, die dadurch sowohl am Schiff als an der Ladung entstanden sind. Erfordern die Bedürfnisse des Schiffes, dass während der Reise Waaren eines Befrachters verkauft werden müssen, so muss ihm derjenige, der sie versichert hat, den Preis dafür

1) H. G. B. 323. 2) H. G. B. 397. 3) H. G. B. 393, 403.

bezahlen. Dieser Grundsatz wäre nicht durch den Umstand modificirt, dass die Havarie zur Contribution Anlass gibt wovon in № 742 u. f. die Rede war. Der Umstand, dass dem Befrachter wegen Entschädigung ein Klagerecht gegen den Rheder oder den Capitain zusteht, ist gleichgiltig [1]; blos in diesen beiden Fällen ist der Versicherer in die Rechte des Versicherten eingesetzt, um gegen den Rheder aufzutreten (s. № 717), oder gegen den Capitain und die übrigen Ladungsinteressenten in dem in № 750 angegebenen Fall [2], und hat der Versicherte etwas empfangen, so muss er es in Abzug bringen.

Der Versicherer und der Versicherte können, wie in № 774 gesagt wurde, über die Art und Weise wie die Havarien getragen werden, jede beliebige Uebereinkunft treffen. Sie können bedingen, dass der Versicherer nur für eine gewisse Art Havarie hafte z. B. blos für Havarie grosse; sie können die angegebenen Arten von Havarien ändern, und unter Havarie, eine solche begreifen die ihrer Beschaffenheit nach dem Versicherer nicht zur Last fiele; oder sie können davon eine ausschliessen, die nach dem gemeinen Recht von ihm getragen werden müsste.

Ihre Conventionen müssen streng befolgt werden, da sie ihnen als Gesetz gelten. Hier können nur Vorschriften für die Fälle dargeboten werden, über welche sich die Parteien nicht erklärt haben. Der Zweck der Assecuranz ist, die aus Zufällen entstandenen Verluste zu vergüten [3]. Demnach könnte ein Versicherter durch Havarieklage nicht verlangen, dass ihn der Versicherer für den Verlust, den er durch verspätete Ankunft seiner Waaren, die ein Seeunfall veranlasste, entschädige, wenn auch dieses Ereigniss ihren Verkauf verhinderte, oder er nur mit Verlust verkaufen konnte. Ebenso haftet der Versicherer nicht, weder für den Verlust der Fracht, oder sie müsste in der Assecuranz begriffen worden sein (s. № 817), noch ist er zur Zahlung der in № 712 auf Schiff und Güter gelegten Gebühren gehalten [4]. Wenn aber das Schiff wegen Sturm genöthigt war in irgend einem Hafen anzuhalten, den es nicht angehen sollte, oder wenn der Capitain um dem Feinde zu entgehen, oder durch jede andere unwiderstehliche Gewalt, wofür der Versicherer haftet, genöthigt war an Orten einzulaufen, wo derartige Gebühren verlangt wurden, so würden sie zur Havarie werden (s. № 773). Die Regel, dass der Versicherer nicht gehalten ist, den Verlust der assecurirten Schiffsfracht zu vergüten, darf auch nicht über die Massen ausgedehnt werden; dies versteht sich nur von dem, was ausser Werth

1) Abw. Urth. v. 2. Aug. 1827. 2) H. G. B. 398. 3) H. G. B. 350.
4) H. G. B. 354, 406.

gesetzt ist, was auch die Ursache davon war. Wenn aber die Fracht als accessorischer Theil des Schiffes, zur Hälfte und das Schiff zur andern Hälfte zur Havarie contribuiren muss, so muss das, was so bezahlt wurde, durch den Versicherer des Schiffes rimborsirt werden. In der Regel hätte das Schiff allein contribuiren sollen, und der Versicherer müsste diesen Verlust ersetzen; hat er nur zur Hälfte contribuirt, so ist die Contribution der andern Hälfte durch diejenige der Fracht repräsentirt, da diese die Schuld des Schiffes einlöset; der Versicherer des Schiffes muss also den Versicherten dafür entschädigen.

Da die Versicherung wovon in diesem Hauptstück die Rede ist, sich lediglich auf die Unfälle während der Reise bezieht, so sind Schäden, von welcher Art sie auch seien, selbst die Kosten, die aus einem Embargo vor Anfang der Reise entstanden sind, nicht auf Gefahr des Versicherers [1]). Was die Havarien der Waaren betrifft, so müsste sie nur dann der Versicherer tragen, wenn sie seit ihrer Einladung in die Lichterschiffe vorgefallen wären. Wären sie nach dem Unfall, wodurch sie avariirt wurden ans Land gebracht worden, und hätten sie da noch weitere Havarie erlitten, so müsste eine Schätzung vorgenommen werden, nach welcher dann nur die Seehavarien auf Rechnung des Versicherers zu bringen sind [2]). Ist übrigens ein Theil nicht durch Versicherung gedeckt, so wird die Havarie zwischen Versicherer und Versicherten auf die in № 851 angegebene Weise vertheilt.

857. Da die Havarieklage die allgemeine und der Natur des Assecuranz-Vertrags eigenthümliche Klage ist, und der Abandon nur eine Befugniss ist, die dem Versicherer gestattet ist, so steht ihm die Wahl zu, und wie gross auch der Schaden an dem versicherten Gegenstande ist, so kann er dafür Entschädigung fordern. Demnach kann der Versicherer die Klage des Versicherten auf Schädenvergütung nicht abweisen, unter dem Vorgeben der Abandon müsse Statt haben, und dass die vorgeschriebenen Formen zur Zulässigkeit nicht erfüllt wurden. Er kann dies sogar nicht, wenn er beweiset, dass die Klage auf Abandon ihm vortheilhafter wäre, als die Havarieklage. Im Grunde genommen ist es nicht unmöglich, dass manchmal der Versicherte die Havarieklage dem Abandon vorzieht.

Z. B. A. in Havre hat Waaren eingeladen, die er nach den französischen Colonien sendet, und deren Werth er mit 50,000 fs. assecuriren liess.

---

1) H. G. B. 350. 2) H. G. B. 328, 341.

Er hofft damit ein doppeltes Capital zu gewinnen, das Schiff strandet, so dass abandonnirt werden kann, allein die Waaren haben im Werth nur eine Havarie von höchstens 10,000 fs. erlitten, was aber in Betracht ihres Bedarfs in den Colonien nicht hindert, sie da in diesem avariirten Zustande mit grossem Gewinn zu verkaufen. Statt nun zu abandonniren, wodurch ihm blos der kostende Betrag von 50,000 fs. erstattet würde, stellt er für den Schadenbelauf von 10,000 fs. eine Havarieklage an, und verkauft dann seine Waaren zu einem Preise, der die Assecuranz von 50,000 fs. übersteigt. In einem solchen Fall ist es im Interesse des Versicherers sich auf die letztere Klage zu beschränken.

858. Da die Parteien in Betreff der Vergütung der Havarien stipuliren können, was ihnen beliebt, so geschieht es ziemlich häufig, dass man ein gewisses Procent bestimmt, bis zu welchem der Versicherer zu keiner Vergütung von Schäden oder Verlusten gehalten ist, z. B. 5 oder 10% [1]). Diese Befreiung erstreckt sich auf das Ganze der Assecuranz, wenn auch nur ein Theil allein Havarie erlitten hätte.

Angenommen es sei eine Versicherung von 40,000 fs. geschlossen worden, mit der Clausel, dass bis zu 10% frei von Havarie sind; die drei Quart der versicherten Ladung werden gelöscht und ausser Risico gesetzt, der Rest erleidet eine Havarie von 6000 fs; der Versicherer, welcher wegen Schäden-Vergütung eingeklagt ist, kann auf diese Summe nicht nur 10% von 10,000 fs. d. h. 1000 fs. abziehen, sondern 10% der versicherten 40,000 fs. d. h. 4000 fs.

Diese Stipulirung darf aber nicht über die Fälle hinaus ausgedehnt werden, für welche sie geschlossen wurde, und in № 862 soll gezeigt werden, dass sie im Fall von Abandon nicht angerufen werden könnte um einen Abzug zu Gunsten des Versicherers zu ermächtigen. Die Contrahenten können auch nach № 774 übereinkommen, dass der Versicherer keine Havarie zu tragen habe; dies wird durch die Clausel „frei von Havarie“ (*franc d'avaries*) bestimmt [2]). In diesem Fall ist der Versicherer nur für die Verluste welche zum Abandon Anlass geben können gehalten; überschreiten aber die Verluste die Gränzen bis wohin die Havarieklage Statt hat, so kann der Versicherer die Clausel nicht mehr entgegen setzen; dann ist es kein mässiger Verlust mehr, der das Recht des Versicherten begründet, es ist ein Verlust, der als total oder als fast total angesehen wird, wodurch er die Befugniss wieder erlangt zu wählen. Mittels dieser Grundsätze lässt sich folgende Frage lösen. Wenn ein Schiff, das mit der Clausel „frei von Havarie“ versichert war, sich in Gefahr befand unterzugehen, und durch die Mannschaft abandonnirt wurde, dann aber durch ein anderes Schiff geborgen

1) H. G. B. 398. 2) H. G. B. 409.

wird, dem dafür ein Bergelohn gebührt, so fragt es sich, ob die Versicherer, indem sie sich auf die Clausel „frei von Havarie" stützen, sich weigern können diese Gebühr zu bezahlen? dies möchte nicht der Fall sein; der Zustand in welchem sich das Schiff befand, der die Mannschaft nöthigte es zur Rettung ihres Lebens zu verlassen, ist wie № 842 gesagt wurde, ein Unglücksfall, der zum Abandon Anlass gegeben hätte. Der Versicherte hat daher ungeachtet der Clausel „frei von Havarie" das Recht sich vom Versicherer entschädigen zu lassen.

Im Grunde genommen könnten die versicherten Sachen vor dem Ereigniss Schaden gelitten haben, das zu diesem Abandon Anlass gab, welches der Versicherte in eine Havarieklage umwandeln will; sie fallen nicht dem Versicherer zur Last, und der Abzug muss zu seinem Gunsten gemacht werden.

859. Der Versicherte muss, wie beim Abandon, darthun, dass die verlornen oder avariirten Güter wofür er entschädigt sein will, einen Theil der Ladung ausmachen oder ausmachten, die er assecuriren liess; er muss auch die Belege des Unfalls der zu seiner Klage Anlass gibt beibringen [1]), jedoch bleibt den Versicherern der Gegenbeweis vorbehalten. Die in № 829 u. f. ertheilten Vorschriften werden deshalb befolgt.

Wird der Werth der Havarien abgeschätzt, so muss zwischen der Assecuranz eines Schiffes und derjenigen der Güter ein Unterschied gemacht werden. Der Schadenersatz für Havarie des Schiffes besteht in der Bezahlung aller Kosten, welche durch Seeunfälle verursacht wurden. Jedoch ist nach № 773 zu merken, dass der Versicherer nur für die Zufälle haftet, und nicht für das, was das Schiff im Dienste an Werth verloren um dienstfähiger zu sein, oder weil die Taue etc. abgenutzt wurden; es ist daher natürlich, dass der Versicherer die Befugniss bei der Havarierechnung auf die Kosten der Reparaturen oder der Gegenstände die ersetzt wurden, einen mehr oder minder stärkern Abzug zu machen, als die Sachverständigen nach den Umständen bestimmen, was man die Differenz vom alten zum neuen nennt (*différence du vieux au neuf* [2])). Diese Differenz wird nicht auf den kostenden Betrag der Reparaturen am Orte, wo sie unterwegs gemacht wurden, sondern auf den kostenden Betrag oder die Schätzung am Orte, wo die versicherte Reise sich endigt, berechnet. Wenn aber die Police diesen Abzug nicht ermächtigt, so kann er schwerlich gefordert werden, weil er weder gesetzlich ermächtigt, noch so allgemein eingeführt und so

---

1) H. G. B. 383. 2) auch *différence du neuf à l'usé.*

alt ist, dass man ihn als Ergänzung des Gesetzes annehmen kann [1]. Uebrigens ist evident, dass falls das Schiff versichert worden, die Havarien die der Fracht zur Last fallen, vom Versicherer getragen werden müssen.

Was die Güter betrifft, so hat der Versicherer nur versprochen in dem Verhältniss beizutragen, in welchem deren ursprünglicher Werth durch Seeunfälle vermindert wurde. Um dieses Verhältniss zu kennen, werden die versicherten Sachen nach dem Werthe, den sie, im Augenblick der Taxation, nach der nämlichen Qualität die sie beim Abgang haben konnten, abgeschätzt, und man bestimmt nach dieser Basis das Verhältniss, in welchem sie durch Verderb oder Verminderung gelitten haben.

Z. B. eine Ladung Getreide, welche in Marseille ankommt, könnte, wenn sie nicht avariirt wäre, zu 20,000 fs. verkauft werden, allein die erlittene Havarie reducirt ihren Werth auf 10,000 fs. Angenommen, sie wäre bei der Verladung 12,000 fs. werth gewesen, so wird die Havarie nach folgender Proportion berechnet: 20,000 : 12,000 = 10,000 : x, folglich beträgt die Havarie 6000 fs.

Gehört die Havarie wofür der Versicherer Entschädigung schuldig ist, zur Classe derjenigen, die zur Contribution Anlass geben, so dienen die Taxationen und Operationen wovon in № 746 u. f. die Rede war zur Grundlage der Abrechnung zwischen Versicherten und Versicherer, und obgleich letzterer dabei nicht zugegen ist, so machen sie ihn unwiderruflich verbindlich, er müsste denn einen Betrug anführen, oder erweisen, dass der Versicherte auf gewisse und evidente Rechte verzichtet habe, während er gehalten war Alles zu thun, was der Versicherer gethan hätte, um zu einer unparteiischen Contribution zu gelangen.

Ueber diesen Punkt sind aber zwei wichtige Bemerkungen zu machen. Erstens ist der Versicherer nur zu dem gehalten, was die Basis und die Resultate der Contribution betrifft. Z. B. wenn er behauptete, dass man unrechtmässigerweise in der Rechnung des assecurirten Schiffes gewisse Ausgaben gelassen hat, die als besondere Ausgaben zur Classe der Havarie grosse gehören, so könnte er nicht zugelassen werden die Rechnung zu contestiren; wenigstens könnte er sie nur durch Appellation gegen ein Bestätigungs-Urthel angreifen; er hat aber das unstreitige Recht zu behaupten, dass unter den Ausgaben, die man auf Particular-Rechnung des Schiffes gelassen, gerade um sie nicht in der Havarie grosse zu begreifen, es deren gibt die nicht wirkliche Havarie sind, oder nicht zu denjenigen gehören, die ihm die Police auferlegt. Kurz die Verhältnisse des Versicherten und Versicherers werden nicht durch die Regulirung

1) Cass. 13. Juli 1829.

der Havarie, wodurch die Contribution bewerkstelligt wird, modificirt, und die Klagen so wie die Einreden sind noch in ihrer ganzen Vollständigkeit.

Die zweite Bemerkung bezieht sich auf die Art, wie der Versicherer den Versicherten für die Havarie grosse entschädigen soll. Da die Basis, nach welcher die Ladungsinteressenten im Fall von Contribution regulirt werden, von derjenigen, die zur Bestimmung der Verhältnisse des Versicherers und Versicherten dienen, ganz verschieden sind, so müssen die Grundsätze des einen und andern so combinirt werden, dass kein Widerspruch daraus hervorgeht.

Angenommen, es seien Waaren zum Ankaufpreise, oder zu der in der Police bestimmten Taxe mit 36,000 fs. versichert und davon die eine Hälfte über Bord geworfen worden, da dadurch das Schiff gerettet wurde, so findet eine Contribution statt. Die geworfenen Waaren werden nach dem Preise des Ortes, wo die Havarie-Rechnung aufgemacht wird, abgeschätzt, und betragen demnach 24,000 fs., d. h. $\frac{1}{3}$ mehr als sie gekostet haben; allein in der Contribution haben diese 24,000 fs. für ein Quart beigetragen, d. h. sie haben 6000 fs. bezahlt, was die Summe die der Versicherer wieder erlangt auf 18,000 fs. reducirt. Der Versicherer kann nicht behaupten, dass er den Versicherten nichts schulde, weil dieser für den kostenden Preis, den einzigen den er asseeuriren lassen konnte, gedeckt sei; seinerseits kann der Versicherte die 6,000 fs., die er in Folge der Contribution bezahlt hat, nicht vollständig reclamiren. Die erste Anforderung würde voraussetzen lassen, dass kein Verlust vorhanden war, was aber durch die Thatsache widerlegt ist. Die zweite wäre gegen die Grundsätze, nach welchen ein gehoffter Gewinn nicht versichert werden darf (s. № 765) [1]. Es muss daher zwischen Versicherer und Versicherten auf die nämliche Weise operirt werden, als wenn dieser Gewinn nicht vorhanden war, und in der Contribution die versicherten Waaren nicht zu einem höhern Preise taxirt wurden, als sie gekostet haben, oder wenn sie nicht in der Police taxirt wurden, als man diese Vorsichtsmassregel genommen hat. In diesem Fall hätte der Versicherer das Quart dieses Werthes, d. h. 4,500 fs. bezahlt, der gehoffte Gewinn, der nicht versichert wurde und es auch nicht sein konnte wird ein ungedeckter Theil, und contribuirt daher bis zum Belauf seines Werthes; folglich wird der Versicherer dem Versicherten das Quart der asseeurirten 18,000 fs., d. h. 4,500 fs., rimborsiren und der Versicherte trägt 1,500 fs. für seine 6,000 fs., die ungedeckt waren. Auf diese Weise werden alle Grundsätze respectirt und verglichen.

Man kann den umgekehrten Satz annehmen. Z. B. die versicherte Sache war 36,000 fs. werth, die Hälfte wurde geworfen, und da bei der Contribution das Ganze nur zu 30,000 fs. Werth, am Orte der Aufmachung der Rechnung abgeschätzt wurde, so hat der Versicherte die 15,000 fs. für die geworfene Hälfte empfangen; der Versicherer ist dann verbunden, den Antheil an der Contribution, den der Versicherte in den empfangenen 15,000 fs. getragen, zu bezahlen; z. B. wenn die Repartition nach № 746 10% betragen hat, so wird der Versicherer

1) H. G. B. 347.

15,000 fs. schuldig sein, und da die verlorne Hälfte für den Versicherten eine Auslage von 18,000 fs., Hälfte von 36,000 fs. Einkauf oder Schätzungswerth im Augenblick der Versicherung war, so bezahlt er ihm noch 3,000 fs., zusammen also 4,500 fs.; denn ebenso wie der Versicherer die versicherten Sachen nur nach dem Preise den sie im Augenblick, wo er sie auf Risico gesetzt hat galten, bezahlen muss, selbst wenn ihr Preis gestiegen wäre, ebenso ist er diesen Preis zu bezahlen schuldig, wenn auch der Werth der Sachen sich vermindert hätte.

Daraus ergibt sich, wie die nämliche Regel angewandt wird, der Werth der Waaren mag nun über oder unter dem Einkaufpreise sein.

860. Eine Havarie kann so unbedeutend sein, dass die Schätzungskosten, die sie verursacht, den Antheil der Parteien absorbirt. Ziemlich häufig geschieht es, dass die Police bestimmt wie hoch die Havarie sich belaufen muss, um zur Repartition Anlass zu geben. Haben die Parteien nichts darüber bestimmt, so wird der Versicherte zur Klage gegen den Versicherer nicht zugelassen, wenn die von ihm angeführte Havarie nicht 1 % vom Werth der beschädigten Sachen überschreitet [1]) Kommen in derselben Police mehrere Versicherer vor, so betrifft diese Berechnung von 1% den gesammten Antheil.

Z. B. In einer und derselben Police haben A. B. C. dem S. Waaren versichert, und zwar A. für 30,000 fs., B. für 20,000 fs. und C. für 10,000 fs. Die Havarie beträgt 590 fs.; da sie nicht 600 fs. überschreitet, was 1% der 60,000 fs. Totalbetrag der Police ausmacht, so hat keine Havarieklage Statt. Eben so verhielte es sich, wenn in einer Police ein Versicherer zu mehreren Versicherten vorkäme.

Um diese Proportion von 1 % herauszubringen, dürfen die Klagekosten auf Liquidirung und Zahlung dieser Havarie nicht in Rechnung gebracht werden.

Nach obigem Beispiel, wo die Havarie nur in so fern in Betracht zu ziehen wäre, wenn sie 600 fs. überschritte, könnte also die Klage nicht zugelassen werden unter dem Vorgeben, dass weil die Gerichtskosten 100 fs. betragen, die Forderung des Versicherten sich auf 690 fs. beliefe.

Beträgt aber die Havarie mehr als ein Procent, so kann der Versicherer nicht vorgeben, dass er bis zu diesem Belauf befreit sei, und nur den Ueberschuss zu zahlen habe. Nach der gegebenen Vorschrift kann zwar ein höchst unbedeutender Antheil nicht in Betracht gezogen werden, ist aber einmal die erforderliche Proportion erreicht, so muss der Versicherte vollständig entschädigt werden, es sei denn, dass aus der Police hervorgehe, dass die Havarie nur für den Ueberschuss schuldig ist.

---

1) H. G. B. 408.

861. Der Versicherer, welcher den Betrag der Havarien bezahlt hat, ist wie derjenige, der den ganzen Werth der Assecuranz beim Abandon bezahlt hat, in die Rechte des Versicherers eingesetzt, wenn die Havarie, die er vergütet, zu irgend einer Contribution oder Entschädigung Anlass geben würde (s. № 855). Die Gründe worauf sich diese Meinung stützt, sind nicht die nämlichen, wie diejenigen, die aus dem Abandon gefolgert wurden; denn wenn der Abandon den Versicherer zum Eigenthümer der versicherten Gegenstände macht, so kann es sich nicht so verhalten, wenn nur eine Havarieklage Statt finden kann. Daraus kann man nach № 845 schliessen, dass wenn der Versicherte vom Capitain seine Waaren ohne Protestation empfangen, noch sich in den gesetzlichen Fristen die Klage auf Entschädigung erhalten hat, wofür dieser Capitain durch die Beschaffenheit der Havarie haften müsste, so würde er seine Klage gegen den Versicherer verlieren.

Fünfter Abschnitt.

Wie und wann der Versicherte seine Zahlung verlangen kann.

862. Die Verbindung der Materien hat schon in dem was vorausgegangen, und namentlich in № 770 u. f. Anlass gegeben, mehrere Fragen zu erörtern, die auf die Schädenzahlung Bezug haben, zu der sich der Versicherer gegen den Versicherten verbindlich gemacht hat. Nun bleibt noch übrig näher anzugeben, wie viel der Versicherte bezahlen und in welchen Fristen dies geschehen muss; jodoch ist es nöthig eine Bemerkung vorangehen zu lassen. Obgleich der Versicherer zugelassen wird den Gegenbeweis der angeführten Ereignisse zu führen, und die im Connossement gemachten Angaben oder die Taxen in der Police zu contestiren, muss er doch vorläufig zur Zahlung verurtheilt werden; der Versicherte ist aber gehalten auf Verlangen Bürgschaft zu leisten, deren Verbindlichkeit nach Ablauf von vier Jahren erloschen ist, wenn indessen eine gerichtliche Verfolgung nicht stattgefunden hat [1]. Soll der Versicherer auf diese Weise condemnirt werden, so lässt man Beweise zu, die man nachher durch endliche Entscheidung verwerfen kann; denn das provisorische Urthel entscheidet nicht über den Klagegrund, die Richter dürfen aber nicht nach zu leichten Beweisen

---

1) H. G. B. 384.

entscheiden, da eine vorläufige Entscheidung für einen Versicherer oft nachtheilig sein kann, und ist der Versicherte wenig solvent, so ist die geleistete Bürgschaft oft ein schwaches Hilfsmittel.

Der Versicherer ist das, was er versprochen hat, ganz schuldig; ein Grundsatz der nicht ausser Acht gelassen werden darf. Um aber das, was er schuldet zu bestimmen, darf die Varietät der Bedingungen nicht übersehen werden, welche die Parteien gestellt haben. Ein Versicherer kann nach № 821 gegen eine Prämie, alle Verluste auf sich nehmen, welche die Güter einer Person in bestimmten Zeiten und Umständen erleiden können; er kann sich verbindlich machen diese Verluste nur bis zum Belauf einer gewissen Summe zu vergüten. Im erstern Fall ist die Versicherung unbestimmt, im andern ist sie limitirt. Die Richter denen die Auslegung der Verträge zusteht, hätten zu untersuchen in welche Hypothese der Versicherer sich versetzen wollte; es lassen sich hierüber keine Vorschriften ertheilen, und es ist genug, wenn man die verschiedenen Wirkungen in dem einen und andern Fall angibt.

Wie gross auch der Uebelstand bei unbestimmter Versicherung sein mag, selbst wenn die verschiedenen bedeutenden Ausgaben sich so anhäufen würden, dass sie den Werth der versicherten Sache überschritten und zuletzt ein totaler Verlust entstände, der zum Abandon Anlass gäbe, so müsste der Versicherer alle diese Ausgaben und noch den Werth der untergegangenen Sache bezahlen. Hierin liegt nichts, was dem Wesen des Assecuranz-Vertrags entgegen wäre, weil der Versicherte von diesen Ausgaben keinen Nutzen hat. Es war am Versicherer diese Chance vorauszusehen und eine Prämie zu stipuliren, die ziemlich hoch genug war, um dem Umfang des Risico gleichzukommen. Bei limitirter Versicherung ist der Assecuradeur nur gehalten die versprochene bestimmte Summe zu bezahlen, wie gross auch die durch unwiderstehliche Gewalt verursachten Verluste oder Extra-Ausgaben wären, die der Versicherte getragen hätte [1]).

Es gibt jedoch specielle Fälle in welchen am Ende der Versicherer über die von ihm versprochene Summe verlieren kann. Sie entstehen aus andern Fällen die leicht zu erklären und zu erweisen sind. Der erste Fall ist derjenige, welcher schon in № 839 in Betreff der Nehmung angegeben wurde. Allein diese Chance die ein Versicherer läuft, der den Vergleich auf seine Rechnung genommen hat, mehr als die versprochene Summe zu verlieren, ist nicht Folge des ursprünglichen Contracts; die Nehmung hatte den Verlust

1) **H. G. B. 393. Cass. v. 8. Jan. 1823.**

verursacht und zum Abandon Anlass gegeben, in dessen Folge er nicht mehr bezahlt hätte, als was er versprochen hatte, wenn er den Vergleich nicht für seine Rechnung nehmen wollte [1]. Indem er dazu einwilligte, hat er einen neuen Assecuranz-Vertrag abgeschlossen, dessen Folgen er trägt, wenn die Sache anderwärts zu Grunde geht, wovon er aber auch die günstigen Chancen geniesst. Der zweite Fall hat Statt, wenn der Versicherer nachdem das Schiff Schiffbruch gelitten hat, zur Bergung schreitet und er in Folge der übermässigen Ausgaben, die daraus entstehen, oder von Ereignissen, wodurch die geborgenen Güter anderwärts zu Grunde gehen, nicht so viel daraus zieht um daraus die Kosten zu bezahlen. Dies ist aber auch die Folge eines Prinzips, das der Assecuranz fremd ist. Der Schiffbruch hat zum Abandon Anlass gegeben, die verunglückten Sachen sind Eigenthum des Versicherers geworden, die Bergung ist für seine Rechnung gemacht worden, unternimmt er sie, so geschieht dies auf seine Kosten, und die lästigen Folgen die daraus entstehen würden, und aus dem Grundsatz hervorgehen, dass eine Sache für Rechnung des Eigenthümers zu Grunde geht, sind dem Assecuranz-Vertrag fremd, nach welchem er dem Versicherten die demselben versprochene ganze Summe bezahlen musste oder bezahlen muss.

Wenn es nicht unumgänglich nöthig ist, dass die unbestimmte Versicherung auf eine ausdrückliche Weise stipulirt wurde, so muss wenigstens die Absicht der Parteien klar und evident sein. Würde man darüber in Ungewissheit schweben, so müsste sie zu Gunsten des Versicherers und zu dessen Entlastung ausgelegt werden. Häufig dient die Art wie die Prämie stipulirt wurde, um alle Zweifel zu heben. Ist sie zu einem gewissen Procent von einem bestimmten Capital, so ist es wahrscheinlich, dass der Versicherer nur dieses Capital garantiren wollte, weil eine natürliche Präsumtion vorhanden ist, dass die Parteien verstanden haben, die Entschädigung des Versicherers mit dem Umfang des Risico in Verhältniss zu bringen.

Der Versicherer kann dem Versicherten keine andere, als die bedungenen Abzüge machen, wenn also eine Versicherung „frei von Havarie“ bis zum Belauf von 2 oder 4 % geschlossen wurde, so muss der durch Havarieklage gerichtlich belangte Versicherer den ganzen Verlust, *minus* dieser 2 oder 4 % bezahlen. Ist aber der Seeunfall von solcher Art, dass, statt eine Havarieklage anzustellen, der Versicherte abandonnirt, so ist er berechtigt die ganze versprochene Summe ohne Abzug zu fordern, es müsste denn ausdrücklich stipulirt worden sein, dass dieser Abzug sogar beim Abandon Statt findet.

1) H. G. B. 396.

863. Der Versicherer muss nach № 848 in der nach Uebereinkunft bestimmten Frist bezahlen. Ist keine bestimmt worden, so muss er die Zahlung innerhalb drei Monaten, vom Tage des insinuirten Abandons an, leisten, und ist der Abandon nicht mit Declaration und Insinuirung, wovon in № 847 die Rede war, begleitet gewesen, so muss die Zahlung binnen drei Monaten vom Tage an, wo diese Bedingung erfüllt wurde, geleistet werden.

Wenn der Capitain seit dem Seeunfall, der zum Abandon Anlass gab, nach № 643 Vorschüsse, Anlehen oder Schulden wegen seiner Bedürfnisse, der Bergung, Erhaltung, des Einlagerns etc. der abandonnirten Sachen gemacht hat, so müsste der Versicherer dafür haften, da ihn der Abandon durch eine rückwirkende Kraft vom Tage des Ereignisses zum Eigenthümer der abandonnirten Sachen macht, und Alles was ihre Erhaltung bezweckte, fällt ihm zur Last.

Dies ist dem was gesagt wurde nicht entgegen, dass nämlich der Versicherer nicht mehr, als die in der Police versprochene Summe schuldig sei; allein in № 869 wird man ersehen, dass wenn diese Kosten den Werth der abandonnirten Gegenstände überschritten, der Versicherer nur gehalten ist, sie bis zum Belauf dieses Werthes zu rimborsiren [1]).

Ist gegen den Versicherer nur die Havarieklage angebracht, so geniesst er nicht der obenerwähnten Frist, wie beim Abandon, und muss unmittelbar nach aufgemachter Schäden-Rechnung bezahlen.

Die Rechte des Versicherten gegen den Versicherer können verjähren und die Fristen sind nach der Art der Klage, die er ausüben kann, verschieden. Die Klage auf Abandon verjährt durch Ablauf der in № 848 angegebenen Fristen; [2]) es verhält sich aber nicht so mit der Havarieklage. Der Versicherte verliert jeden Regress an die Versicherer, wenn er die Waaren ohne Protestation annimmt, [3]) diese Protestation muss wie diejenige in № 845 innerhalb vierundzwanzig Stunden angebracht und in Monatsfrist mittels gerichtlicher Klage fortgestellt werden, [4]) vorbehältlich der Frist-Verlängerungen in Betreff der Entfernungen (s. № 846). Diese Klage, die sich so erhalten hat, verjährt nach fünf Jahren vom Tage der Unterzeichnung der Police, [5]) selbst wenn sie später wäre geschlossen worden. Man ist in diesem Fall von den gewöhnlichen Vorschriften abgewichen, nach welchen die Verjährung nur vom Tage an läuft, wenn ein Ereigniss, von dem irgend ein Recht abhängt, eingetreten ist.

---

1) H. G. B. 381. 2) H. G. B. 373, 431. 3) Abw. Urth. 21. April 1830. 4) H. G. B. 435, 436. Cass. 27. Nov. 1822. 5) H. G. B. 432.

Viertes Capitel.

Von den Klagen und Einreden des Versicherers.

864. Die Hauptklage des Versicherers gegen den Versicherten betrifft, wie № 786 gesagt wurde, die Zahlung der Prämie, sie hängt von den Conventionen ab. Ist die Prämie versprochen worden um sie nur bei glücklicher Ankunft zu bezahlen, oder um im Fall eines Unglücks mit dem vom Versicherer schuldigen Preis compensirt zu werden, so entscheidet das Ereigniss, ob der Versicherer gegen den Versicherten eine unbedingte Klage hat, oder ob die Prämie nicht bis zum Belauf des Preises compensirt wird, den er dem Versicherten als Ersatz der von letzterm erlittenen Verluste schuldet. Auf welche Weise sie auch exigibel ist, so tritt die Verjährung nach fünf Jahren vom Tage der Unterzeichnung der Police ein. [1]) Dies ist wieder eine Modification in der Vorschrift die Verjährungen im gemeinen Recht betreffend; denn nach derselben sollte die Prämie, wegen deren Zahlung man einen Termin bestimmt hat, nur in fünf Jahren vom Tage der Exigibilität verjähren.

In allen Fällen aber kann der Versicherte dem Versicherer eine Einrede entgegensetzen, die sich auf einen speciellen Umstand gründet, der hier angeführt zu werden verdient.

In der Regel sollte die Prämie, wie auch die stipulirte Zahlungszeit und Zahlungsweise sei, unveränderlich bleiben, oder wenigstens nur den stipulirten Verminderungen oder Vermehrungen unterworfen sein. Die aleatorische Beschaffenheit der Convention scheint sich sogar zu opponiren, dass der Versicherte wegen der Abkürzung der Reise eine Reduction der Prämie verlangen kann. [2]) Wenn jedoch Güter für eine und dieselbe Prämie auf die Hin- und Herreise versichert wurden, was man eine Assecuranz in e i n e r Prämie (*assurance à prime liée*) nennt, [3]) und der Versicherte nimmt freiwillig oder in Folge unwiderstehlicher Gewalt keine Retouren ein, oder nimmt nur deren für einen Werth ein, der geringer als der angegebene ist, so empfängt der Versicherer nur zwei Drittel der bedungenen Prämie, oder die Parteien müssten es anders bedungen haben.

Z. B. A. hat in e i n e r Prämie 60,000 fs. für die Hin- und Herreise zu 10 % assecurirt, was 6,000 fs. beträgt; die Ladung für die Hinreise betrug wirklich 60,000 fs.; es hat aber keine Retourladung Statt; er kann also nur die $^2/_3$ der Prämie d. h. 4,000 fs. verlangen. Wäre aber eine Retourladung eingenommen worden, so würde man eine vollständige Ladung für die Hin- und Herreise bis zum Belauf dieser Summe voraussetzen, und der Versicherer würde zuvörderst 3,000 fs. Prämie em-

---

1) H. G. B. 432. 2) H. G. B. 364. 3) H. G. B. 356.

pfangen. Was die übrigen 30,000 fs. betrifft, so würde dabei verfahren, als wenn diese Summe für die Hin- und Herreise wäre versichert worden, und keine Retouren Statt hatten, die Prämie würde dann auf diesen Theil auf 2,000 fs. reducirt. Diese Modification findet nur in dem Fall Statt, wo die Hinreise erfüllt wurde; denn ginge das Schiff auf der Hinreise verloren, so könnte der Versicherte die ermangelnde Retourladung nicht anrufen, um die Prämie zu vermindern; denn da der Vertrag vollzogen worden, so wäre der Versicherer gehalten den totalen Verlust zu bezahlen.

Bei der Assecuranz des Schiffes findet diese Modification nicht statt. Die Hin- und Herreise wird als eine Reise betrachtet, und kehrt es nicht zurück, so wird dies nach den gewöhnlichen Grundsätzen beurtheilt.

Es könnte auch geschehen, dass der Versicherer Anlass hätte, gegen den Versicherten aufzutreten, ohne das Resultat irgend eines Ereignisses abzuwarten, wenn er die Ungiltigkeit der Police wegen Mangel in der Form, oder aus jedem andern Grunde wodurch die Contracte im Allgemeinen mangelhaft sind, einzuklagen hätte; oder indem er nach № 783 beweiset, dass der Versicherte bei Schliessung der Police wusste, oder präsumirt wird, er wisse, dass die versicherten Sachen zu Grunde gegangen waren. Er kann aber auch daraus eine Einrede machen, was am häufigsten geschieht.

865. Ausser den Fällen, in welchen die Prämie vor dem Ereigniss zahlbar ist, und denjenigen wo der Versicherer die Aufhebung des Vertrags anrufen wollte, kann er nur Exceptionen geltend machen. Er hat sich verbindlich gemacht Verluste zu ersetzen, und hat weiter nichts zu thun, als den Augenblick abzuwarten, wo dieser Ersatz verlangt wird.

Nicht nur kann er dann, wenn ein Abandon ihm insinuirt wird, behaupten, dass nur eine Havarieklage angebracht werden kann, sondern auch noch, dass der Versicherte keine ausüben kann, es sei nun, dass er die Wirklichkeit der Schäden, deren Ersatz verlangt wird, contestirt, oder dass er behauptet, sie gehören nicht zu denjenigen, für welche er haften muss, oder sie seien nicht in der Zeit und am Orte des Risico vorgefallen, oder auch, dass er behauptet die Quantität, oder der Werth der verladenen Gegenstände wäre geringer als der Betrag der Assecuranz, er daher die Summe, die man von ihm fordert auf den Werth der Ladung, oder dessen was daran zu versichern übrig blieb, reduciren lässt, wenn Versicherungen vorangegangen wären. [1]) Der Umstand, dass die Police an den Inhaber oder an Ordre lautet, hebt das Recht nicht auf diese Exceptionen

1) H. G. B. 336.

anzurufen; die daraus hervorgehenden Klagen würden durch einen Andern als durch denjenigen, der als Versicherter in der Police vorkommt, ausgeübt. Sie hängen mit dem Vertrag zusammen, und können dem Cessionar entgegen gesetzt werden (s. № 797). [1])

Der Versicherer aber, der, nachdem er ohne Vorbehalt bezahlt hat, und das Bezahlte unter dem Vorgeben, seine ihm zustehende Rechte nicht gekannt zu haben, zurückfordern wollte, würde nicht dazu zugelassen, oder sein Gegner müsste ihn hinterlistet haben [2]).

Im vorhergehenden Capitel ist angegeben worden, wie der Versicherte, der eine Abandon- oder Havarieklage anstellt, die angeführten Thatsachen beweisen muss. In einem besondern Capitel soll von denjenigen Einreden die Rede sein, welche der Mangel an Risico, oder die Unzulänglichkeit der Gegenstände die dabei ausgesetzt waren, was man Ristorno (*ristourne*) nennt, erzeugt. Hier soll nur die Rede von den Einreden des Versicherers sein, der behauptet, dass die Verluste die der Versicherte ersetzt haben will, weder nach Beschaffenheit noch in der Zeit und am Orte, wie übereingekommen war, Statt hatten.

866. Die verschiedenen Arten von Risico die der Versicherer auf sich genommen hat, die Modificationen oder Ausdehnungen, welche die Parteien dabei anbringen können (s. Capitel I. und II.) sind die Quelle und die Grundlage der Einreden des Versicherers.

Nicht nur kann er nicht für die Verluste haften, die ihm nach № 771 nicht zur Last gelegt werden können, sondern er ist auch jeder Garantie entbunden, wenn die in der Police angegebenen Zufälle durch Verschulden des Versicherten verursacht wurden. So könnte die Confiscation die an und für sich selbst Folge höherer Macht zur Last des Versicherers ist (s. № 772), eine Einrede für ihn sein, wenn er beweiset, dass sie durch Verschulden des Versicherten entstanden ist, oder dass er dieses Risico nach der Art und Weise wie die Nationalität des Schiffes, oder der Waaren, bezeichnet oder verstanden wurde, nicht zu gewärtigen hatte, selbst wenn ihn der Versicherte ohne unredliche Absicht in Irrthum geführt oder darin gelassen hätte [3]). Dieser nämliche Verlust fiele ihm auch nicht zur Last, wenn er durch Verschulden des Capitains herrührte, falls die Police nicht die Clausel von Baratterie enthält [4]), sie wäre im Gegentheil vielmehr ein Zufall, wofür er haftet, wenn erkannt würde, dass sie durch Gewalt oder Ungerechtigkeit entstanden wäre. Es müsste demnach nach den Umständen, den Grundsätzen des Völkerrechts und des conventionellen Rechts, das aus den Tractaten

---

1) Und auch Lehrbuch des Handelsrechts № 313. 2) desgl. № 434. 3) H. G. B. 352. 4) H. G. B. 353.

hervorgeht, entschieden werden, ob ein Capitain, der sich geweigert hätte sein Schiff durch ein fremdes mitten im Frieden visitiren zu lassen, und dessen Weigerung die Nehmung oder einen Arrest veranlasst hätte, ein Versehen begangen habe. Was auch im Auslande über diesen Punkt entschieden würde, so könnte die betheiligte Partei neuerdings bei den französischen Gerichten darum einkommen, da für diese die Entscheidung keineswegs bindend wäre.

Dieser Grundsatz widerspricht nicht dem, was in № 606 und 842 über den Fall der von einer französischen competenten Behörde ausgegangenen, Entscheidung gesagt wurde, die in Betreff des Versicherers immer als unwiderstehliche Gewalt angesehen wird, so evident ungerecht sie auch sein kann. Im erstern Fall hat die Entscheidung dieser Behörde Gehorsam geboten, und der daraus entstehende Schaden ist unwiderstehliche Gewalt; es ist genug, dass der Versicherte darüber den Beweis führe. Im zweiten Fall war die nämliche unwiderstehliche Gewalt vorhanden, aber das Prinzip ist zweifelhaft. Hätte eine fremde Behörde, in deren Interesse es manchmal liegt, sich wegen willkührlicher Handlungen zu rechtfertigen, erklärt, dass die Confiscation wegen Uebertretung der Landesgesetze Statt habe, so müsste der Fall neuerdings in Frankreich entschieden werden, jedoch bliebe den Interessenten vorbehalten, sich an die Regierung deren Unterthan sie sind, zu wenden, damit diese ihre Rechte bei derjenigen, welche ihnen Unrecht gethan, geltend mache. Ist ein Schiff untergegangen, gescheitert oder für seeuntüchtig erklärt worden, oder sind Waaren durch Seewasser avariirt worden, so kann der Versicherer, ohne diese Thatsachen zu läugnen, vorgeben, dass das Schiff in schlechtem Zustande abgegangen ist, und dass diesem Zustande und nicht den Unfällen der Verlust oder Schaden zugeschrieben werden muss. Um die Schwierigkeiten die in diesem Fall entstehen können zu heben, muss an das erinnert werden, was in № 630 gesagt wurde, dass nämlich das Schiff vor der Abreise muss besichtigt worden sein. Ist diese Besichtigung nicht erwiesen, so wird vermuthet, dass der Verlust, oder die Havarie, von Mängeln herrührt, die vor der Reise vorhanden waren. Diese Vermuthung ist sowohl auf die Versicherung des Schiffes als auf diejenige der Waaren anwendbar; ob nun die Ladung durch die Rheder selbst oder durch Verlader gemacht wurde ist gleichviel; von den Erstern oder deren Capitain hing es ab die Besichtigung vorzunehmen, die Andern mussten sich die Protokolle darüber vorzeigen lassen. Alle müssen die Strafe ihrer Nachlässigkeit, oder derjenigen des Capitains für den sie haften, tragen; denn nach № 658 und 771 ist in Betreff der blossen Verlader der Capitain

als ihr Angestellter angesehen, vorbehältlich ihrer Klage gegen ihn, oder gegen die Rheder.

Selbst dann, wenn ein Besichtigungs-Attest bezeugen würde, dass das Schiff für seetüchtig bei der Abfahrt erkannt wurde, kann der Versicherer zum Gegenbeweis zugelassen werden [1]. Bie Besichtigung begründet zwar eine legale Vermuthung, sie schliesst aber keinen Gegenbeweis aus, die Seeuntüchtigkeit könnte besonders von Alter, Fäulniss oder innern Mängeln herrühren, die der Aufmerksamkeit der Visitatoren entgangen wären, und nach der Natur des Assecuranz-Vertrags haftet der Versicherer nur für diejenige, welche durch Seegefahr und einige andere ähnliche Unfälle verursacht wurden. Aber die Einrede dass das Besichtigungs-Attest nicht producirt ist wäre nicht zulässig, wenn der Verlust durch ein Ereigniss verursacht wurde, auf welches der schlechte Zustand des Schiffes der Natur der Sache nach keinen Einfluss hätte haben können [2]. Es ist leicht einzusehen, wie man in ähnlichen Fällen (s. № 773 u. 774) entscheiden müsste, dass nämlich der Versicherer gegen die Klage des Versicherten einwenden kann, dass der Verlust, oder die Havarie, durch Versehen des Capitains oder des Schiffsvolks verursacht wurde. Wenn also Waaren auf das Verdeck geladen (den Fall der kleinen Küstenfahrt ausgenommen) und avariirt wurden, oder wenn sie sogar ohne Entschädigung geworfen wurden (s. № 725 und 814), so kann der Versicherer, wenn er von dieser Verladungsart keine Kenntniss hat, die Vergütung des Schadens verweigern. Aehnliche Beispiele sind in № 771 und 829 gegeben worden. Aber wie bereits bemerkt wurde, hört das Recht diese Einwendung zu machen auf, wenn der Versicherer die Baratterie des Capitains auf sich genommen hat, der Versicherte müsste denn selbst dabei Mitschuldiger sein. [3].

Combinirt man diese Grundsätze mit dem, was in № 771 über die Verbindlichkeit des Versicherers gegen den Versicherten gesagt wurde, wenn die Waaren für die gehörig constatirten Bedürfnisse der Reise verkauft oder verpfändet wurden, so sieht man leicht ein, dass ein Versicherer, der dem Einen das Schiff und dem Andern die Ladung assecurirt hätte, dem Rheder, dessen Schiff zu Grunde gegangen, und der es ihm abandonnirte, die Compensation von Allem, was letzterer als Preis der für die Schiffsbedürfnisse verkauften oder verpfändeten Waaren schuldet opponiren könnte. In jedem Fall müsste der Rheder nach № 663 den Preis davon bezahlen, und der Verlust oder der Abandon des Schiffes würde ihn nicht davon befreien. Es ist also eine gewöhnliche Schuld, die er gegen den Verlader contrahirt hatte, in dessen Rechte der Versicherer nach № 855 u. 661

1) Abw. Urth. 18. Mai 1824. 2) Abw. Urth. 25. Mai 1806. 3) H. G. B. 353.

subrogirt ist, woraus in dieser Hypothese das Recht dieses Versicherers hervorgeht, dem Rheder dessen Schuldner er ist, die Compensation dieser Forderung zu opponiren.

867. Um jeder Einwendung von Seiten des Versicherers vorzubeugen, muss der Versicherte dem Inhalt der Police streng nachkommen. Wurde also ein Schiff dem darin namentlich bezeichneten substituirt, so hat das Risico ein Ende und der Versicherer haftet nicht mehr für das was nachher den versicherten Gegenständen zustossen kann [1]; er haftet nur für die frühern Verluste. Nicht nur würde nach № 806. eine solche Substitution als eine Veränderung des Schiffes angesehen, sondern auch noch, wenn der Versicherte, in Ermangelung einer speciellen Angabe des Schiffes in der Police ein anderes substituirt hätte. Ob nun der Versicherte beweiset, dass das substituirte Schiff stärker oder besser als das angegebene ist, in welches die versicherten Güter eingeladen waren, oder dass sogar durch irgend ein Ereigniss das erste Schiff zu Grunde gegangen, ist gleichviel.

Ist der Versicherte zur Veränderung des Schiffes autorisirt worden, so kann der Versicherer keine Einwendungen mehr machen; die Ermächtigung muss aber ausdrücklich gegeben sein, und sie liesse sich nicht aus andern Modificationen im Vertrag folgern. Demnach würde die Befugniss in einem Hafen anzuhalten nicht diejenige ertheilen, aus einem Schiffe in das andere zu laden, da das eine nicht dem andern gleichkommt. Das Schiff, das in einem Hafen anhält, bleibt das nämliche, die Ueberschiffung substituirt ein Schiff demjenigen, das angegeben war.

Was in № 808 gesagt wurde zeigt, wie diese Grundsätze sich auf die Veränderung des Capitains anwenden liessen. In diesem Fall, so wie in allen andern ähnlichen Fällen, wie z. B. eine Substitution der Flagge, oder die Unregelmässigkeit der Schiffspapiere, welche zur Nehmung des Schiffes Anlass gegeben, wäre wenig daran gelegen, ob die Thatsache, die zur Einrede des Versicherers Anlass gibt, dem Rheder oder dem Capitain ohne den Beitritt noch die Einwilligung des Verladers, dem diese Einrede opponirt wird, beigemessen würde; sie müsste nicht weniger zugelassen werden, jedoch bliebe dem Versicherten der Regress gegen die Urheber dieser Uebertretung.

Die nämlichen Grundsätze lassen sich auf die Veränderung der Reise oder der Route anwenden [2], wenn die Police nicht bestimmt, dass das Schiff überall anlaufen kann, so ist das Risico beendigt, das Schiff müsste denn durch höhere Macht zu dieser Veränderung gezwungen worden sein. Am Richter ist es, nachdem er die That-

---

1) H. G. B. 350. 2) H. G. B. 351, 364.

sachen und Umstände mit den Ausdrücken in der Police zusammengestellt, zu entscheiden, ob der Versicherte von den Bedingungen des Vertrags abgewichen ist.

Man betrachtet als gezwungene Veränderung der Reise jede Abweichung von derselben, um Proviant, Wasser, einzunehmen, das Schiff auszubessern, Pestkranke oder andere Individuen, die mit ansteckenden Krankheiten befallen, ans Land zu bringen; wenn man der Nehmung oder der Blocade eines Hafens, wo man einlaufen wollte u. s. w. entgehen will. Als autorisirt wird auch jede Veränderung angesehen, welche die Police oder die Beschaffenheit der Unternehmung zulässt. Wenn also bei der kleinen Küstenfahrt die Versicherung auf eine limitirte Zeit geschlossen wurde, so ist es möglich, dass das Schiff mehrere Male in den Abgangshafen zurückkehrt, ohne dass das Risico beendigt ist. So auch, wenn eine Versicherung in einer Prämie geschlossen wurde, wird nicht angenommen, dass das Schiff seine Reise beendigt habe, wenn es in einem nähern Hafen anhält, wo es löschen konnte, oder wenn es, statt seine Reise fortzusetzen, in den Abgangshafen zurückkehrt [1]; dies ist eine Abkürzung der Reise, und der Hafen, wo es so angehalten hat, wird der Retourhafen.

Der Versicherer könnte auch gegen jede Uebertretung der in № 823. angeführten facultativen Bedingungen Einwendungen machen, oder behaupten, dass der Seeunfall nicht während der Zeit des Risico vorgefallen ist. Um diese Einrede zu würdigen, würde man die in № 775. angeführten Vorschriften befolgen.

868. Endlich könnte der Versicherer gegen den Versicherten eine Einrede opponiren, wenn Letzterer als Urheber oder im Einverständniss mit dem Capitain die Waaren gestohlen hätte, fälschlicherweise Werfungen vorgegeben, oder das Schiff zu Grunde gehen liess, um dann auf Havarie oder Abandon klagen zu können (s. noch № 772.) [2]. Hätte jedoch der Versicherer die Baratterie des Capitains auf sich genommen, so könnte sie ihm vom Versicherten in diesem Fall nicht opponirt werden (s. № 772), weil hier sein Einverständniss mit dem Capitain supponirt wird. Der Beweis darüber fällt aber dem Versicherer zur Last, da er eine Ausnahme anruft und weder das Verbrechen noch der Betrug präsumirt werden.

869. Da der Versicherer nach № 849 u. f. durch den Abandon Eigenthümer der versicherten Sachen oder vom Rest derselben wird, so kann er seinerseits vom Versicherten, wie ein Mandant von seinem Mandatar, verlangen, dass er ihm über die Bergung Rech-

---

1) H. G. B. 364. 2) Lehrbuch des Handelsrechts № 595.

nung ablege [1]), und ihn entschädige, falls er sich Nachlässigkeit, grobes Versehen oder Betrug zu Schulden kommen liess [2]). Dieser darf sich unter keinem Vorwande der Bergung der gestrandeten Güter entziehen (s. № 643.); dies ist eine stillschweigende Bedingung des Vertrags [3]).

Der Versicherte muss dem Versicherer die Rechnung über die Bergung ertheilen, sobald Alles eingegangen ist. Dieser Gegenstand hat aber nichts mit der Zahlung der versicherten Summen gemein, und der Versicherer kann diese nicht unter dem Vorgeben aufschieben, dass ihm noch nicht die Rechnung über die Bergung geliefert worden. Folglich kann er ihm auch keine Compensation entgegensetzen, oder seine Forderung müsste selbst liquid und exigibel sein.

Der Versicherte ist berechtigt das Berglohn, welches privilegirt ist, auf den Ertrag der geborgenen Güter abzuziehen [4]). Geschah die Bergung unter Aufsicht der öffentlichen Behörde, so taxirt sie die Ausgaben (s. № 643.). Ist kein anderes Mittel vorhanden diese Kostenrechnung aufzumachen, so kann der Richter dem Versicherten bis zum Belauf einer Summe, die er bestimmt, den Eid zuschieben [5]).

Würde jedoch das Berglohn den Werth der geborgenen Güter übersteigen, so entsteht die Frage, ob dieser Ueberschuss dem Versicherten zur Last bleibt? Man kann sagen, dass er in diesem Fall beeinträchtigt wird, weil es nicht möglich ist die Ausgabe vor der Bergung zu berechnen, und er nichts desto weniger genöthigt ist, sie vornehmen zu lassen, dass jeder Mandant alle Ausgaben des Mandatars rimborsiren muss, selbst wenn ihm nachher das Geschäft lästig wird [6]). Hier muss aber entschieden werden, dass, durch die Beschaffenheit des Vertrags, der Versicherer nur bis zum Belauf der von ihm versicherten Summen verlieren wollte. Uebrigens geschieht es selten, dass der Ertrag der versicherten Gegenstände das Berglohn nicht deckt, und im entgegengesetzten Fall muss aus gewisser Rücksicht für den Versicherer der Überschuss der Ausgabe auf Rechnung des Versicherten verbleiben.

Diese Frage würde übrigens nicht entstehen, wenn der Versicherer eine specielle Vollmacht gegeben hätte zum Bergen beizutragen, was von rechtswegen die Verbindlichkeit nach sich ziehen würde, alle Kosten derselben zu bezahlen, ohne Rücksicht auf den Werth der geborgenen Sachen. Am häufigsten enthält sogar die Assecuranz-Police die Clausel darüber. Würde der Capitain, der wie bereits gesagt wurde, zur Bergung schreiten muss, dieser Pflicht nicht nachkommen, so könnte der Versicherer, der die Baratterie des Capitains

---

1) C. G. B. 1992. 2) H. G. B. 385. 3) H. G. B. 381. 4) C. G. B. 2203. 5) C. G. B. 1369. H. G. B. 381. 6) C. G. B. 1999.

nicht auf sich genommen hat, den Versicherten für den Fehler des Capitains nicht verantwortlich machen; dieser ist eigentlich nicht mehr der Repräsentant der Versicherten; der Seeunfall, der von der Art war, dass er zum Abandon, der rückwirkend ist, Anlass gab (s. № 854.), hat die gestrandeten Güter auf Rechnung des Versicherers gesetzt. Der Capitain, indem er zur Bergung schreitet, vertritt dabei mehr den Versicherer als den Versicherten.

Würde in diesem Fall die Ausgabe den Ertrag überschreiten, so möchte der Capitain keine Klage gegen den Versicherer haben, um sich dafür rimborsiren zu lassen. Im Allgemeinen überlässt er die Sorge der Local-Verwaltung.

Die Frage, wer den Ueberschuss der Ausgaben zu zahlen hat, wird dann in Frankreich folgendermassen entschieden [1]. Wenn die Güter und Zubehör des gescheiterten Schiffes, welche verkauft werden sollen, nicht so viel abwerfen, um daraus die Ausgaben für Bergloln, Verköstigung und anderer zur Erhaltung des Schiffsvolks unumgänglich nöthigen Ausgaben zu bestreiten, oder wenn Alles gänzlich verloren ist, so wird das Deficit aus den Staatsgeldern bezahlt [2].

Fünftes Capitel.

Vom Ristorno, oder von der Aufhebung des Assecuranz-Vertrags.

870. Der Assecuranz-Vertrag ist wesentlich aleatorisch, die versicherten Sachen müssen also vorhanden und dem Risico ausgesetzt worden sein. Aus dem nämlichen Grunde gehört dieser Vertrag dem strengen Recht an; denn da der unbedeutendste Umstand auf die Entschliessung des Versicherers Einfluss haben kann, so darf darin nichts verhehlt werden [3]) So oft die versicherten Gegenstände dem Risico, gegen welches die Assecuranz den Eigenthümer garantiren sollte, nicht ausgesetzt werden, oder wenn nur ein Theil davon ausgesetzt war, oder eine falsche Angabe, ein Verschweigen Statt hatte, so muss der Vertrag aufgehoben oder reducirt werden [4].

Das Ristorno hat also Statt bei gänzlichem oder theilweisem Mangel an Risico, bei falscher oder ungenauer Angabe; dies soll

---

1) Ord. v. 3. März 1787. 2) Obgleich diese Verfügung für die Consulate in der Levante und der Barbarei speciell ertheilt scheint, so ist sie doch durch Circular des Seeministers vom 21. Sept. 1821 an die Marine-Administration in Frankreich und die franz. Consuln ergangen, damit man den Schiffbrüchigen immer zu Hülfe komme. *Pard.*

3) H. G. B. 348. 4) H. G. B. 349, 356, 357.

Gegenstand nachfolgender zwei Abschnitte sein. Es ist unnöthig neuerdings der Fälle zu erwähnen, wo die Nullität des Vertrags auf den Grund hin angerufen werden könnte, dass Sachen assecurirt wurden, die zu assecuriren verboten sind.

Erster Abschnitt.

Vom Ristorno wegen Mangel an Risico.

871. Da durch den Assecuranz-Vertrag nur ein Verlust ersetzt werden soll, so ist sein wesentlicher Zweck verfehlt, wenn die versicherten Sachen keinem Risico zur See ausgesetzt sind; diese Bedingung wird immer und nothwendigerweise darunter verstanden. Wird sie nicht erfüllt, so wird der Vertrag aufgehoben (s. № 789); jeder der beiden Contrahenten kann, je nachdem er dabei ein Interesse hat, und mit Ausnahme der Modificationen, die hiernach angegeben werden sollen, diese Aufhebung anrufen, es sei nun durch eine rechtliche Einwendung gegen die Klage des Andern, oder durch Klage auf Aufhebung oder Verminderung vor dem Ereigniss, oder durch Klage auf Zurückforderung wegen Zahlung ohne Ursache.

Diese Klagen sind der nämlichen Verjährung von fünf Jahren unterworfen, wie diejenigen wovon in № 863. die Rede war [1].

Da in diesem Abschnitt nur die Rede vom Ristorno wegen Mangel oder Unzulänglichkeit der auf Risico gesetzten Sachen sein soll, so soll darüber das Nöthige in nachfolgenden zwei §§. gesagt werden, der dritte wird einige Vorschriften über die Art angeben, wie das Ristorno bewirkt wird, wenn derselbe Gegenstand mehrmals assecurirt wurde.

§. 1.

Vom Ristorno wenn gar kein Risico Statt findet.

872. Wenn die versicherten Gegenstände keinem Risico ausgesetzt sind, so findet das Ristorno Statt [2]. Sind sie nun untergegangen, oder vor Schliessung des Assecuranz-Vertrags behalten angekommen, auch wenn dies nach № 782 u. f. nur vermuthet würde, so muss die Assecuranz aufgehoben werden, und es tritt dann das Ristorno ein.

Wenn aber in diesem Fall das Ristorno von einem Versicherer verlangt wird, der, statt einen Beweis zu führen, es auf die Präsumtion gründet, die man *lieue et demie par heure* [3]) nennt, muss man es dann ohne Unterschied auf den Fall von Verlust und demjenigen

---

1) H. G. B. 432. 2) H. G. B. 349. 3) Nach dem H. G. B. Art. 366 werden zur Mittheilung von Nachrichten $^3/_4$ Myriameter, oder $1^1/_2$ ehmalige Poststunden auf jede Stunde gerechnet. S. auch № 785. A. d. H.

von Havarie anwenden? Man könnte zwar sagen, dass zufolge dieser Präsumtion, als Thatsache aufgestellt wird, der Versicherte habe vom Ereigniss Kenntniss gehabt, ob es nun zum Abandon, oder zur Havarieklage Anlass gäbe, wäre gleichviel; dass weil er über eine Thatsache geschwiegen, die er muthmasslicherweise gekannt hat, er den wahren Zustand der versicherten Sachen verhehlte, und dadurch schon die Aufhebung des Vertrags bewirkt hat. Diese Gründe mögen aber nicht entscheidend sein. Man darf nicht eine strenge Präsumtion von einem Fall auf den andern ausdehnen, sie muss in ihren Ausdrücken eng limitirt werden; das Ereigniss, das zum Abandon Anlass gibt, hat einen Charakter von Wichtigkeit, der ihm eine weit auffallendere Publicität geben kann, als demjenigen, das nur Havarie erzeugt; eine entgegengesetzte Auflösung würde übrigens zur Folge haben, dass die Präsumtion auf jede auch noch so unbedeutende Havarie angewendet würde, was dem Assecuranz-Vertrag Hindernisse in den Weg legen würde.

Ein anderer Fall, in welchem das Ristorno eintritt, ist derjenige, wenn die versicherten Güter in das angegebene Schiff nicht geladen wurden. Würde man sogar andere einladen, und dieses Schiff die in der Police angegebene Reise machen, so würde dennoch der Vertrag aufgehoben. In dieser Beziehung hält man sich streng an den Assecuranz-Vertrag (s. № 870.). Wenn man gewisse Gegenstände, angeblich auf einem gewissen Schiffe eingeladen versichern liess, sie aber wirklich nicht auf das angegebene Schiff verlud, sondern andere Gegenstände, so wäre die Assecuranz nicht giltig, was auch der Preis der letztern sein mag. Ob nun die geladenen Gegenstände aus einer Materie bestanden woraus diejenige, welche die Police angibt, fabricirt werden kann, oder aus Sachen, die aus den im Vertrag bezeichneten Materien zusammengesetzt sind, ist gleichviel. Wie z. B. wenn eine Assecuranz auf Mehl geschlossen wurde, und man hat Getreide geladen, oder auf Wolle und man hat Tuch eingeladen, so wären das Getreide in Mehl, und die Wolle in Tuch umgewandelt, neue Gattungen.

Anderes verhielte es sich aber, wenn Getreide in Säcken versichert wurde, und dasselbe blos im Schiff aufgeschüttet worden wäre. Man könnte sogar in Folge dieses Grundsatzes sagen, dass wenn eine Assecuranz auf Barren-Gold oder Barren-Silber geschlossen worden, und es der Versicherte in Tafelgeschirr, in Piaster, oder in Quadrupel umgewandelt hätte, diese Umwandlung nicht als eine Substitution angesehn würde, weil das Tafelgeschirr, die Piaster oder Quadrupel sich leicht in Barren umändern lassen und der Stoff keine Aenderung erleidet.

Selbst wenn das, was in der Police angegeben ist, verladen

wurde, so ist es noch nicht dem Risico ausgesetzt, wenn die Reise nicht begann; nur darf nach № 775 der Anfang der Reise nicht mit dem Anfang des Risico verwechselt werden.

Hätte man z. B. stipulirt, dass das Risico auf Casco von der Zeit anfängt, an welchem das Schiff seine Ladung eingenommen hat, so gebührt die Prämie dem Versicherer, obgleich die Reise eingestellt wurde, nachdem es bereits seine Ladung eingenommen hatte [1]). Würde aber das Risico eines Schiffes, das von Bordeaux nach Martinique bestimmt ist, nur von den canarischen Inseln bis zum Bestimmungsorte seinen Anfang nehmen, so hätte das Ristorno statt, wenn die Reise sich an den canarischen Inseln endigte.

Eine Reise wird nicht nur rückgängig, wenn sie eingestellt wird, sondern auch noch, wenn das Schiff nach einer andern Bestimmung als die Police angibt abgeht, selbst wenn der Hafen der veränderten Bestimmung näher wäre, als die angegebene.

Z. B. Wenn ein Schiff, das in Bordeaux ausgerüstet wird und für Cadix bestimmt ist, nach La Rochelle segeln würde.

Es kann manchmal ungewiss sein, ob die Reise ganz verändert wurde, oder ob sie blos, seitdem sie begonnen, rückgängig geworden; der Unterschied zwischen dem einen und andern Fall lässt sich aus № 676 merken.

In obigem Beispiel spricht die Thatsache für sich selbst, denn ein Schiff, das in Bordeaux ausgerüstet wird, und für Cadix bestimmt ist schlägt, wenn es nach La Rochelle segelt, eine ganz andere Route als diejenige ein, die zu seiner Bestimmung führt. Wenn aber ein Schiff von La Rochelle nach Cadix abgehen sollte, und nach Bordeaux segelt, so ist die Ungewissheit grösser, weil die Richtung bei Anfang der Reise die nämliche ist, und die Frage entstehen kann, ob die Ausreise wirklich nicht nach Cadix war, und das Einlaufen in Bordeaux nicht ein blosses Abbrechen der Reise gewesen ist.

Die Ladungen die der Capitain einnehmen muss, werden fast immer die Ungewissheit heben. Wenn ein Assecuranz-Vertrag angibt, dass ein Schiff von Havre nach Cadix segeln soll, dasselbe aber Güter nach Bordeaux, Lissabon etc. eingeladen hätte, und es ginge in der Nähe von La Rochelle auf der nämlichen Route unter, welche die nach Cadix segelnden Schiffe einschlagen, so würde dieses Unglück dem Versicherer nicht zur Last fallen, weil die Veränderung erwiesen werden muss, um ristorniren zu können.

Dadurch allein, dass der Capitain das Schiff für einen andern, als den in der Police angegebenen Hafen befrachtet hat, wäre jedoch die Reise nicht rückgängig, wenn dieses Engagement nicht vollzogen wurde, und das Schiff seine Ladung für die ursprüngliche Bestimmung einnahm; hier ist die Thatsache zu berücksichtigen, und nicht ein nicht ausgeführtes Project.

---

1) H. G. B. 351.

Ist ein Schiff namentlich bezeichnet (s. № 811), so kann der Versicherte die auf Casco genommene Assecuranz nicht auf ein anderes anwenden, auch nicht in ein anderes einladen, wenn sie auf Ladung genommen war. Diese freiwillige Veränderung des Schiffes, würde den Vertrag auf eine absolute Weise annulliren, und zum Ristorno Anlass geben. Man könnte nicht in Betreff des Schiffes sagen, dass der versicherte Gegenstand abgegangen ist, und nicht in Betreff der Ladung, dass der Ort des Risico derjenige der Uebereinkunft war.

Ist aber blos ein Irrthum in der Benennung des Schiffes vorgefallen (s. № 806) und es wäre dennoch identisch das nämliche, so könnte sich der Versicherer nicht darauf stützen, wenn er, da er das Schiff kannte, nicht hintergangen werden konnte. Die Vorschrift musste auch modificirt werden, wenn die Substitution eines Schiffes Folge unwiderstehlicher Gewalt war, wie z. B. eines Brandes. Dann würde ein Unterschied zwischen der Versicherung des Schiffes und derjenigen der Ladung gemacht. Die Assecuranz des Schiffes würde aufgehoben, weil es nicht mehr existirt, aber diejenige auf die Waaren würde fortbestehen, wenn sie der Versicherte in ein anderes Schiff verladen würde, weil dies eine gezwungene Veränderung wäre.

Ist die Versicherung auf eine Partie Güter, die in mehrere Schiffe sollten eingeladen werden, geschlossen und dabei die für jedes Schiff versicherte Summe angegeben worden, die sämmtlichen Güter aber auf e i n e m Schiffe, oder auf eine kleinere Anzahl von Schiffen, als in der Police bestimmt ist, geladen: so ist der Versicherer blos für die Summe verbindlich, die er auf d i e s e s Schiff oder auf d i e j e n i g e n Schiffe, welche die Ladung wirklich erhalten haben, versichert hat, und die Assecuranz ist in Betreff der andern Schiffe, in welche nicht verladen wurde, ungiltig [1]).

Z. B. A. versichert für 100,000 fs. Waaren, die in vier gleichen Theilen auf die Schiffe Alfred, Ferdinand, Adolph, Aline verladen werden sollen; der Versicherte verladet aber das Ganze auf den Alfred, die vier Schiffe segeln ab, und gehen zu Grunde. Der Versicherer ist nur zu 25,000 fs. verbunden, zu welcher Summe das Schiff Alfred assecurirt war; demnach hat das Ristorno für 75,000 fs. Statt. Verladet der Versicherte für 80,000 fs. auf den Alfred, und 20,000 fs. auf den Ferdinand, so wird die Versicherung des Alfred immer nur 25,000 fs., und diejenige des Ferdinand 20,000 fs. sein, der Ristorno beträgt daher 55,000 fs. [2]).

---

1) H. G. B. Art. 361. 2) A n d e r e s B e i s p i e l b e i e i n e r A s s e c u r a n z a u f e i n a n g e g e b e n e s S c h i f f: B. lässt 60 Fass einer Waare versichern, die wie folgt verladen werden sollen:

Auf das Schiff Alfred.... 30 Fass
» das — Ferdinand.. 20 —
» das — Adolph.... 10 —

Er verladet aber sämmtliche Fass auf e i n Schiff, den Alfred; er hat also in Betreff des Ferdinands und des Adolphs die Reise abgebrochen, die

Ob nun die andern Schiffe bei dem nämlichen Ereigniss verunglücken, daran ist wenig gelegen; in diesem Fall sind die Bedingungen wegen des Risico streng zu nehmen. Wenn aber Waaren die bestimmt sind auf mehrere Schiffe verladen zu werden, in ein einziges Leichterschiff geladen wurden, um dahin transportirt zu werden, so wäre der Verlust dieses Leichterschiffes für Rechnung des Versicherers. Im Grunde genommen beginnt das Risico der Waaren im Augenblick, wo sie in die Leichterschiffe eingeladen sind (s. № 856.) [1]), die Police hat evident nur die Schiffe berücksichtigt, und nicht die Art und Weise der Einladung; der Versicherer kann ein Interesse haben das Risico auf mehrere Schiffe zu vertheilen, ein Motiv das hier nicht vorhanden ist, da es gebräuchlich ist, dass man sich oft eines einzigen Leichterschiffes bedient, um successive in verschiedene Schiffe einzuladen.

Würde die Police, die auf jedes Schiff versicherte Summe nicht angeben, so würde die Versicherung in Betreff eines jeden der Schiffe auf welche etwas eingeladen wurde ihre volle Wirkung haben; da es dem Versicherten frei gestanden die Ladung nach Gutdünken zu vertheilen. Durch diese Vertheilung handelt er nicht der Police zuwider, weil der Versicherer, da er die Summe nicht stipulirte wofür er jedes zu versichern beabsichtigte, ihm anheim stellte die Sachen nach Belieben zu reguliren.

Aus dem Gesagten folgt, dass auch das Ristorno eintritt, wenn die von Jemand versicherten Sachen bereits durch einen Andern versichert wurden; man müsste aber nicht bei dieser materiellen Thatsache stehen bleiben, wenn nach geschlossener Assecuranz die erstere aufgehoben worden wäre; an den Gerichten wäre es, die Thatsache nach den Umständen und der Redlichkeit des Versicherten zu würdigen.

873. Was auch die Ursache der nicht begonnenen Reise sein mag, so berechtigt sie den Versicherten zum Ristorno [2]), ohne dass dem Versicherer gestattet ist den Beweis zu führen, dass diese Verzichtleistung unredlich sei, oder ihm einen merklichen Nachtheil bringe. Obgleich man streng genommen demjenigen, welcher, nach-

---

Assecuranzen der 20 und 10 Fass sind ungiltig, und werden ristornirt, diejenige auf den Alfred besteht aber für 30 Fass. — Beispiel in Betreff einer Assecuranz auf eine kleinere Anzahl von Schiffen als in der Police angegeben worden: B. verladet auf den Alfred 50 Fass, auf den Ferdinand 10 Fass; die Assecuranz auf den Alfred besteht für 30 Fass, diejenige von 20 Fass auf den Ferdinand wird auf 10 Fass reducirt und die Assecuranz auf den Adolph ist annullirt.

1) H. G. B. 328, 341. 2) H. G. B. 319.

dem er Schiff und Ladung assecuriren liess, die Reise freiwillig einstellen würde, ohne ein Hinderniss von unwiderstehlicher Gewalt zu erweisen, opponiren kann, dass eine Bedingung von Seiten dessen, der sich verbindlich macht, nicht blos verwahrungsweise sein kann, so ist doch erkannt worden, dass es oft dem Credit eines Kaufmanns nachtheilig wäre, wenn er gezwungen würde die Gründe anzugeben, die ihn bestimmt haben eine Reise, für welche er vielleicht bedeutende Vorschüsse gemacht einzustellen. Man hat eingesehen, dass sein Interesse den Versicherer gegen jede willkührliche Verzichtleistung hinlänglich garantire. Wenn also das Schiff, oder die Ladung, selbst auf Veranlassung des Versicherten nicht abgeht, so ist der Vertrag aufgehoben und er ist die Prämie nicht schuldig, der Versicherer kann nur ½ % der assecurirten Summe verlangen. Diese Ausnahme vom gemeinen Recht gilt im Interesse des Seehandels.

Da diese Gebühr mehr eine Entschädigung für Negociationsspesen, Mühwaltung etc. ist, was man *droit de signature* (Unterschriftsgebühr) nennt, als eine Schadloshaltung, so kann sich der Versicherer nicht davon befreien, indem er beweiset, dass die Einstellung der Reise Folge einer unwiderstehlichen Gewalt ist, die von seinem Willen ganz unabhängig oder dass sie ihm sogar schädlich ist. Die Gebühren des Notars oder Mäklers sind ebenfalls zu seinen Lasten.

Dadurch aber, dass beim Ristorno die Redlichkeit des Versicherten nicht untersucht wird, folgt wohl daraus, dass er zu jeder Zeit ristorniren kann. Z. B. ausnahmsweise, um die Prämie nicht zahlen zu müssen, wenn das Schiff glücklich an einer andern als in der Police angegebenen Bestimmung angekommen ist, und er nicht mehr das Ereigniss fürchtet, nach welchem allein die versicherte Summe gefordert werden könnte? Im ersten Augenblick scheint die Bejahung nicht zweifelhaft, weil ihm der Versicherer im Fall eines Unglücks das Ristorno entgegen setzen konnte; allein die Umstände müssen in Betracht gezogen werden. Wer in einem sehr entfernten Ort versichern lässt, kann mit gutem Glauben annehmen, dass die Reise, so wie er sie dem Versicherer angab, Statt haben wird, und muss, sogar nach dem Ereigniss, zugelassen werden sich auf das Ristorno zu berufen; derjenige aber, welcher, an seinem Wohnorte Waaren auf einem Schiffe versichern lässt an dem er kein Interesse hätte, oder der es zu einer andern Reise verwendete, und sich erst nach dessen glücklicher Ankunft auf das Ristorno berufen würde, um sich von der Zahlung der ganzen Prämie zu befreien, oder um deren Restitution zu verlangen, dürfte nicht zulässig erklärt werden. Es wäre sogar zu wünschen, dass ein solches Benehmen dem Betrug desjenigen gleichgestellt würde, der nach dem Ereigniss wissentlich, oder mehr als er wirklich geladen, versichern liess.

Um so weniger könnte der Versicherte, der in der Police erklärt hat, die Waaren selbst verladen zu haben, nicht zugelassen werden, zu behaupten dass er nichts eingeladen habe. Aus dem nämlichen Grunde wird auch der Inhaber einer Police, worin die Versicherung mit den Worten bezeichnet ist, „für Rechnung wen es angeht," (*pour compte de qui il appartiendra*) (s. № 801), nicht zum Ristorno zugelassen. Sein Recht leitet sich nicht blos vom Besitz der Police, sondern auch vom Connossement mit der Police vereint ab. Dieses Connossement führt den Beweis der Ladung; man kann daher nicht vorgeben, dass diese Ladung nicht Statt gefunden, ohne die Glaubwürdigkeit des Connossements anzugreifen, was dem Versicherten nicht erlaubt werden darf. (s. № 832).

874. Das Recht das halbe Procent zu verlangen ist dem Versicherer in Folge seiner präsumirten Redlichkeit zugestanden; wenn sich aber aus der Beschaffenheit der Assecuranz selbst ergäbe, dass sie nicht existirte; wenn er Gegenstände versichert hätte, die nach № 765 u. f. nicht assecurirt werden können: so würde in Folge der absoluten Ungiltigkeit des Vertrags die Zahlung dieses halben Procents nicht Statt haben. Dies wäre um so mehr der Fall, wenn das Ristorno wegen Betrug des Versicherers eintritt, der vom Ende des Risico Kenntniss hatte, oder vermuthet wird, als habe er es gekannt; oder wenn erkannt wird, dass er eine Wette schliessen wollte, indem er etwas versicherte, was seinem Wissen nach nicht vorhanden war, oder nicht vorhanden sein sollte.

§. 2.

Vom Ristorno wegen Unzulänglichkeit der auf Risico gesetzten Sachen.

875. So wie ein totales Ristorno eintreten kann, wenn keine Sachen auf Risico gesetzt sind, eben so kann auch ein theilweises Statt finden, wenn die in der Police angegebenen Sachen nicht vollständig eingeladen wurden, oder wenn die Ladung unterwegs durch theilweise Löschungen vermindert wurde, oder wenn der Versicherte die Sachen zu hoch geschätzt hat. Man darf sich aber nicht an einem kleinen Unterschied aufhalten, da dies nur zu Prozessen Anlass geben würde; dieser Punkt ist der Klugheit des Gerichts überlassen.

Betrifft die Assecuranz zugleich Schiff und Ladung, so muss man auf das zurückgehen was in № 761 gesagt wurde.

Zu den Fällen die zum Ristorno Anlass geben, gehört auch derjenige in welchem die Assecuranz in e i n e r Prämie (*à prime liée*) auf Güter für die Hin- und Herreise geschlossen worden, und der

Versicherte keine Retourladung einnimmt, und wo die Prämie um ein Drittel reducirt wird, (s. № 864). Da aber in diesem besondern Fall der Versicherer für die eine Hälfte der Reise auf die zwei Drittheile der Prämie Anspruch hat, so wird ihm auf den Betrag der Reduction kein halbes Prozent zugestanden.

Im Allgemeinen steht das Recht zu ristorniren dem Versicherer und Versicherten zu. Ist aber Letzterer unredlich, so kann der Versicherer allein zu ristorniren verlangen. Ist von beiden Seiten Betrug vorhanden, so können es beide nicht; und ist der Versicherte im Irrthum, so ist das Recht zu ristorniren gegenseitig; dies soll in nachfolgenden drei Artikeln abgehandelt werden.

Erster Artikel.

Von der Unzulänglichkeit, in Folge Betrugs von Seiten des Versicherten.

876. In № 829 ist angegeben worden, welche Beweise der Versicherte führen muss, und welches Recht der Versicherte hat sie zu contestiren, indem er behauptet, dass die Quantität oder der Werth der auf Risico gesetzten Sachen, oder die Summe wofür sich der Versicherer verbindlich gemacht hat, nicht der Angabe in der Police gleichkam.

Man muss daher unterscheiden, ob die vom Versicherer angeführte Unzulänglichkeit in der Ladung besteht, deren Quantum geringer als das angegebene war, oder in einer übertriebenen Schätzung der Sachen, deren declarirte Quantität wirklich geladen wurde. Selbst wenn im erstern Fall der Versicherte durch die Police vom Beweis der Ladung enthoben wäre, hat der Versicherer nach № 832 das Recht dem Versicherten den Eid auflegen zu lassen; statt dieses Mittel zu ergreifen, kann er sogar den Beweis führen, dass keine Ladung Statt hatte, oder dass die Ladung unzureichend war. Im andern Fall, wenn die Police die Schätzung der versicherten Waaren enthält, was nach № 820 den Versicherten enthebt sie taxiren zu lassen, so hat der Versicherer immer das Recht die Taxation zu fordern. Dies wird ihm aber nicht gestattet, wenn die Schätzung nicht merklich vom Curs abweicht, den die versicherten Sachen hatten, oder vom Preise, zu welchem sie bei der Versicherung verkauft werden konnten. Um in diesem Fall Recht zu erhalten ist der Versicherer nicht verbunden den Beweis zu führen, dass von Seiten des Versicherten ein persönlicher Betrug Statt fand, d. h. dass er die Schätzung in der Absicht den Versicherer zu betrügen übertrieben hätte. Es ist wohl möglich, dass ein Versicherter, sogar in sehr gutem Glauben, Waaren zu einem höhern

Preise geschätzt hat, als ihr wirklicher Werth ist. Der einzige Unterschied besteht darin, dass wenn er arglistig gehandelt hat, er nicht ristorniren kann, wohingegen er es kann, wenn er redlich war [1]). Da aber eine gegebene Vorschrift gegen Betrug oder Beeinträchtigung nicht Anlass zur Chicane geben kann, so haben die Gerichte nach den Umständen zu entscheiden.

Die Reduction wird dann nach dem Werthe der Gegenstände gemacht, die wirklich nach der Police geladen wurden [2]). Sind die Parteien nicht einig, so wird die Schätzung nach dem genauen Preise, den die versicherten Gegenstände am Orte der Ladung hatten, mit Zuziehung der bis an Bord dafür bezahlten Transport- und Zoll-Gebühren und übrigen Auslagen durch Sachverständige gemacht [3]). Wird dann erkannt, dass der Versicherte den Versicherer hintergangen hat, so kann letzterer zu ristorniren verlangen, da er nicht verbunden ist den aus der Police hervorgehenden Verbindlichkeiten nachzukommen; er behält aber die ganze Prämie, oder kann die ihm versprochene fordern, kann sogar gegen den Versicherten eine Civil- oder Criminalklage anstellen [4]). Dieser Versicherte könnte sich nicht auf den ihm bewiesenen oder von ihm eingestandenen Betrug berufen, um sich los zu machen, falls der Versicherer, der nicht zu ristorniren verlangt, nach glücklicher Ankunft die Zahlung der Prämie fordern würde, oder sie behalten wollte. Das Recht sich auf einen Betrug zu berufen, steht nur demjenigen zu, der das Opfer davon ist. Daraus folgt, dass der Versicherer, im Fall glücklicher Ankunft, die doppelte Chance gelaufen ist, die Prämie zu fordern, und sich bei einem Unglück vom Risico zu befreien; es ist aber eine gerechte Strafe gegen den Versicherten, der sich einen Betrug zu Schulden kommen liess.

Der Betrug lässt sich übrigens nicht vermuthen [5]); wenn daher ein Versicherer wegen Unzulänglichkeit der Ladung oder wegen Ueberschätzung der versicherten Sachen ristorniren wollte, wozu er, wie noch im folgenden Artikel gezeigt werden soll, das Recht hat, so müsste sein Gegner, der ihn abweisen wollte, den Beweis führen, dass dieser Versicherer bei Zeichnung der Police wusste oder wissen musste, dass die Assecuranz den wahren Werth oder die wahre Quantität überschritten. Der Versicherte könnte sich seiner Seits rechtfertigen, wenn er darthut, dass das Deficit in der Ladung, oder der Ueberschuss in der Schätzung von einem Irrthum herrührt. Ist die Assecuranz an einem andern Orte als demjenigen der Wohnung des Versicherten, durch einen Dritten geschlossen worden, so wird leicht

---

1) H. G. B. 357, 358. 2) H. G. B. 358. 3) H. G. B. 339. 4) H. G. B. 336, 351. 5) C. G. B. 1116.

vermuthet, dass kein Betrug zum Grunde lag. Für einen Versicherer, der persönlich die Verhandlung gepflogen hätte, wäre die Rechtfertigung schwieriger.

Jedoch wird immer Betrug gegen denjenigen vermuthet, der Güter, die bereits im Versatz gegeben, versichern liess, oder der, welcher eine bereits versicherte Ladung assecuriren liess, beim Abandon an die Versicherer nicht die nöthigen Declarationen gemacht hat, mittels welcher diese untersuchen können, ob das Darlehen und die Versicherung zusammen genommen, dem Werth dieser Gegenstände gleichkommen, oder ihn übersteigen.

Zweiter Artikel.

Von der Unzulänglichkeit, in Folge gemeinschaftlichen Betrugs des Versicherers und Versicherten.

877. Der Betrug kann von beiden Contrahenten begangen werden. Z. B. der eine konnte für 100,000 fs. assecuriren lassen, und der andere diese Summe versichern, was nach beiderseitigem Wissen nur 20,000 fs. werth war. Da eine solche Assecuranz nur eine Wette, ein Spiel ist, wofür keine Klage zugelassen wird, so muss nach den allgemeinen Vorschriften des gemeinen Rechts entschieden werden. Wenn also bei Untergang des Schiffes das nach der Police Waaren enthält, die man als geladen angibt, der Versicherte die 100,000 fs. fordert, so kann der Versicherer verlangen, dass er den Beweis der Ladung und der Taxation führe, und ist sie in der Police angeführt, so kann er sie contestiren (s. № 832 u. 876). Der Versicherte kann sich dessen nicht weigern, unter dem Vorgeben, dass sie eine Wette machen wollten, selbst wenn dies sein Gegner schriftlich eingestanden hätte; da einer solchen Convention keine Rechtskraft beigelegt ist [1]), so findet demnach das Ristorno Statt. Ebenso verhält es sich, wenn, im Fall behaltener Ankunft, der Versicherer die Zahlung der Prämie verlangt; der Versicherte ist dann berechtigt den Beweis zu führen, dass keine Ladung Statt hatte, und der Versicherer kann sich nicht unter dem nämlichen Vorgeben einer Wette dem Ristorno opponiren. Wer aber von beiden ohne Reclamation bezahlt hätte, könnte nichts zurückfordern, weil seine Klage sich nur auf einen Betrug gründen würde, dessen er strafbar ist.

---

1) C. G. B. 1965.

Dritter Artikel.

Von der Unzulänglichkeit, aus blossem Irrthum.

878. Es könnte geschehen, dass, ohne Betrug von Seiten des Versicherten, die versicherten Sachen nicht verladen wurden, oder dass ihr Werth dem in der Police angegebenen nicht gleich wäre; dann ist der Vertrag bis zum Belauf des reellen Werths der im Schiffe verladenen Gegenstände giltig [1]. Das Ristorno kann dann vom Versicherten verlangt werden, dem der Versicherer nur opponiren kann, dass weil die Reise beendigt und das Schiff behalten angekommen ist, er von der Chance profitiren soll, unter dem Vorgeben, dass es wahrscheinlich war, dass im Fall eines Verlustes der Versicherte das Ristorno nicht eingewendet hätte.

Die Assecuranz wird auf den wahren Werth der versicherten Sachen reducirt, und der Versicherer empfängt nur im nämlichen Verhältniss die Prämie, und hat er sie empfangen, so behält er sie in gleichem Verhältniss [2]. Allein es gebührt ihm ½ Procent auf den Betrag der Reduction.

Z. B. A. hat die Ladung von B. die zu 10,000 fs. taxirt ist, mittels 10 Procent Prämie versichert, das Ristorno reducirt aber die Assecuranz auf 8000 fs. A. garantirt nur den Verlust bis zu dieser Summe, er empfängt also nur 800 fs. Prämie, und auf die 2000 Differenz zwischen dem versicherten Werth und der Schätzung gebühren ihm 10 fs. für ½ Procent auf 2000 fs.

§. 3.

Vom Ristorno, wenn der nämliche Gegenstand mehrmals versichert ist.

879. Nach № 767 und 795 können mehrere Gegenstände durch verschiedene Personen, und von jeder derselben für eine getrennte Summe assecurirt werden. Das Ristorno hat besonders in diesem Fall am Meisten Statt.

Z. B. Ein Kaufmann will 30,000 fs. auf Ladung eines gewissen Schiffes assecuriren lassen, und gibt hiezu einem Assecuranz-Mäkler den Auftrag, der die Police entwirft und sich Versicherer verschafft. A. garantirt 10,000 fs., B. 8000 fs. C. 7000 fs. und D. 5000 fs. Es ergibt sich, dass ohne Betrug von Seiten des Versicherten, sein Antheil an der Ladung sich nur auf 25,000 fs. beläuft, für den Ueberschuss von 5000 fs. wird also ristornirt.

---

1) H. G. B. 358. 2) H. G. B. 348.

Es ist dann wichtig, dass man untersuche, wie die Assecuranz geschlossen worden. Haben mehrere Personen gemeinschaftlich versichert, so haben in diesem Fall alle Versicherer nur eine und dieselbe Assecuranz eingegangen, ihr Engagement ist demjenigen gleich, das einer allein contrahirt hätte, und sie haben dann unter sich im Verhältniss ihres Antheils zu reguliren.

Mehrere können, wie so eben gesagt wurde, getrennt und successive, aber unter dem nämlichen Datum, versichert haben; oder es wird nach № 795 vermuthet, als seien die Policen am nämlichen Tage gezeichnet worden, oder diese successiven Assecuranzen können verschiedene Data haben.

Im erstern Fall wird jede Versicherung nach Verhältniss der Summe die jeder gezeichnet hat reducirt [1]. Im andern Fall wird auf die Ordnung des Datums der Police, oder der Unterschriften auf der nämlichen Police, Rücksicht genommen. Deckt die erste Assecuranz den vollen Werth des Antheils des Versicherten, so sind die folgenden Policen aufgehoben, und die Versicherer die sie gezeichnet haben, sind von jeder Verbindlichkeit entbunden, und müssen die Prämie herausgeben, oder können sie nicht verlangen: sie erhalten blos als Entschädigung ½ Procent vom Betrag ihrer Assecuranz. Reicht die erste Police zur Deckung des gänzlichen Werthes der Ladung nicht hin, so besteht die zweite fort bis zum Belauf des Ueberschusses u. s. w.

Da die angenommene Basis nur auf den Fall anwendbar ist, wo die Versicherungen successiver Daten auf bestimmte Summen lauten, so verhielte es sich anders, wenn sie aliquote Theile beträfen.

Z. B. Ein Kaufmann hat durch erste Police die Hälfte seiner Ladung mit 100,000 fs. versichern lassen; durch eine zweite ein Quart mit 50,000 fs., endlich durch eine dritte das letzte Quart ebenfalls mit 50,000 fs. Der effective Werth der ganzen Ladung beträgt nur 150,000 fs. Demnach hat das Ristorno für ein Quart auf jede Police Statt.

Sind die versicherten Gegenstände verkauft worden, so wären die aus der Versicherung hervorgehenden Rechte im Verkauf begriffen, und die Police würde zu Gunsten des neuen Eigenthümers fortbestehen. Daraus folgt, dass die Versicherungen, die er genommen, ohne um die erstern zu wissen, ristornirt würden, wenn sie zu den erstern gefügt den Werth der versicherten Sachen überschreiten.

880. Das Ristorno der Versicherungen, welche den wahren Werth der versicherten Sachen überschreiten, findet selbst dann Statt, wenn einige fremde Ursachen die ersten Policen aufheben würden.

---

1) H. G. B. 360.

So würde das Falliment des ersten Versicherers dem Datum nach, die Police in den in № 828 und 864 angegebenen Fällen aufhebt, in nichts die vorgezeichnete Ordnung umkehren, das Ristorno würde in Betreff der letzten Versicherer nicht weniger Statt haben, als wenn die ersteren nicht insolvent geworden wären. Der Versicherer könnte sogar in keinem dieser Fälle für das wofür er nicht gedeckt ist, die Ungiltigkeit der Policen anrufen. Hätte er sich die Zahlungsfähigkeit des Falliten assecuriren lassen, oder sich eine neue Assecuranz verschafft, so würden diese Reassecuranzen, oder Bürgschaften in den Rang des Falliten gebracht.

881. Hat man einen aliquoten Theil z. B. ½ ¾ etc. an einer Sache assecuriren lassen, so macht nach № 760 und 851 der Rest einen ungedeckten Theil aus, wofür der Versicherte als sein eigener Versicherer angesehen wird. Es könnte geschehen, dass weil die Schätzung, die man dem Ganzen gegeben irrthümlich war, das Ristorno dann Statt findet. Man würde dabei gerade so verfahren, als wenn das Ganze durch mehrere Versicherer assecurirt wurde. Da nach № 760 und 799, in Folge der Bedingung „Escalen zu machen,“ der Versicherte berechtigt ist unterwegs zu löschen, und neue Ladungen einzunehmen, so kann es dann geschehen, dass die versicherten Gegenstände nicht mehr mit dem, was versichert wurde, in gleicher Quantität und gleichem Werth vorhanden sind. Bei jeder Löschung wird angenommen, dass das Risico verhältnissmässig nach dem Antheil jedes Versicherers vermindert wurde, was auch das Datum der Policen sein mag. Anders verhielte es sich aber, wenn der Werth der Ladung ursprünglich geringer als die Totalsumme der Versicherungen gewesen wäre; denn in diesem Fall hat das Ristorno in Betreff dieser letzten Versicherungen bis zum schuldigen Belauf Statt.

882. Dies soll durch nachfolgende Beispiele erklärt werden.

Erstes Beispiel.

A. lässt durch eine erste Police auf das Casco eines Schiffes 10,000 fs. assecuriren.

durch eine zweite	20,000 »
durch eine drittte	10,000 »
Zusammen	40,000 fs.

Es findet sich aber, dass sein Antheil, obgleich er ohne Betrug gehandelt,

auf Casco nur	10,000 fs.
und auf Ladung	10,000 »

beträgt, so dass die ganze dem Risico ausgesetzte Summe sich auf 20,000 fs. beläuft. Die erste Police wird ganz bestehen, und das ganze Interesse

begreifen, das A. am Casco des Schiffes hatte. Da die zweite Police sein ganzes Interesse an der Ladung absorbirt, so wird die andere Hälfte dieser zweiten Police und die dritte ungiltig und dem Ristorno anheim fallen.

Zweites Beispiel.

A. lässt durch eine erste Police auf Schiff und Ladung versichern.	20,000 fs.
durch eine zweite nimmt er Versicherung auf Schiff für	10,000 »
Zusammen	30,000 fs.

Sein Antheil am Schiff beträgt 20,000 fs. und er hat nichts auf Ladung. Die erste Police wird ganz bestehen und die zweite ungiltig sein.

Drittes Beispiel.

Durch erste Police lässt A. auf Ladung versichern,	10,000 fs.
durch eine zweite nimmt er Versicherung auf das Schiff für	10,000 »
durch eine dritte auf Schiff und Ladung	20,000 »
Gesamtsumme	40,000 fs.

Er hat nichts eingeladen, sein Antheil am Schiff beträgt aber 30,000 fs. die erste Police wird ungiltig, die beiden andern werden aber für das Ganze giltig sein, weil sie nicht 30,000 fs. überschreiten.

Zweiter Abschnitt.

Vom Ristorno wegen falscher oder irrthümlicher Angaben.

883. Aus dem Vorhergegangenen, und namentlich aus № 823, ergibt sich, dass der Versicherer ein Interesse hatte alle Gefahren, denen er sich durch die Police aussetzt, zu kennen, und zu verlangen, dass man sie ihm angebe. Würde man ihm irgend einen Umstand verheimlichen, der die Grösse des Risico verändern oder die Meinung darüber vermindern könnte, so würde man ihm Chancen aufbürden, die er nicht auf sich nehmen wollte, oder die er nur zu andern Bedingungen auf sich genommen hätte; kurz dies hiesse ihn hintergehen. Die Natur des Vertrags erlaubt sogar nicht, dass man zwischen dem Fall, wo die falsche Angabe Folge eines Betrugs, oder eines Irrthums ohne Arglist ist, einen Unterschied mache. Da in dem einen oder andern Fall die Police nicht mehr das Zusammentreffen des Willens der Parteien über den nämlichen Gegenstand darbietet, der das Wesen jedes Vertrags ausmacht, so ist keiner mehr vorhanden. Wenn auch die Sachen durch ein Ereigniss zu Grunde gehen, auf welches die verheimlichten Umstände keinen Einfluss

gehabt hätten, so wäre der Versicherer immer berechtigt zu antworten, dass er nur ein gewisses Risico versichert hat, und dieses verändert wurde. Z. B. wenn man dem Versicherer den Umstand verschwiegen hätte, dass das Schiff zum Kriege ausgerüstet worden sei, dasselbe zwar nicht in Folge eines Gefechts, sondern durch Sturm, oder andere Seeunfälle verloren geht, so wäre deshalb die Assecuranz nicht weniger ungiltig, ohne dass der Versicherte die Bestätigung des Vertrags fordern könnte, indem er eine Zuschussprämie anbietet oder einwilligt, dass der Versicherer nur zu dem Risico gehalten sein soll, das er nach der Police auf sich genommen, und die Chance aller derjenigen laufe, wozu die verheimlichten Umstände die Veranlassung sein konnten; der Versicherer würde dennoch nicht minder zugelassen die Aufhebung der Versicherung zu verlangen. Er kann mit Grund sagen, dass er die Police nicht gezeichnet hätte, wenn er die ihm verschwiegenen wesentlichen Umstände gekannt hätte. Seiner Absicht nach wollte er sich nur dem Risico unterwerfen zu dem er sich lediglich verantwortlich gemacht hat, er ist aber hintergangen worden, daher die Police von Grund aus ungiltig ist. Demnach würde ein Unterschied zwischen der in der Police angegebenen Zeit des Abgangs des Schiffes und derjenigen des wirklichen Abgangs die Versicherung aufheben, sie mag nun die Ladung oder das Schiff betreffen. So kann bei einer Assecuranz auf Schiff eine Differenz in der Lastigkeit so stark sein, dass sie den Vertrag annullirt [1]) Ebenso verhält es sich, wenn man feindliches Eigenthum, als neutrales oder befreundetes angezeigt hat. Der Versicherer, der in diesem Fall nach der in № 801 und 866 angeführten Ausnahme berechtigt ist, die wahren Merkmale der versicherten Sache zu erforschen, kann sich weigern einen Schaden zu ersetzen, wovon man ihm nicht alle Chancen angegeben, was jedoch nicht hindert, dass in seinem Interesse die Police giltig und folglich die Prämie verdient sei [2]).

Es ist gleichviel, ob man auf gute oder schlimme Nachrichten (s. № 785) assecurirt hat. Diese Clausel enthebt den Versicherten nicht, das was er weiss anzuzeigen.

Mittels dieser Grundsätze ist in № 810 entschieden worden, was die Folge einer Assecuranz wäre, die am 1. April in Paris, oder in irgend einem Hafen auf ein Schiff, das bereits abgegangen ist, unter der Bedingung geschlossen wurde, dass das Risico des Versicherers nur am 10. April anfange, wenn sich durch das Ereigniss ergäbe,

---

1) Abw. Urth. 16. Decbr. 1823. 2) H. G. B. 351.

dass zwischen dem 1. und 10. das Schiff solche Zufälle erlitten hatte, dass sein Verlust unvermeidlich wurde, obgleich in der That es nur einige Tage nach dem 10. April untergegangen wäre.

Die nämliche Frage könnte auch in Betreff der versicherten Ladung in diesem Schiffe vorkommen; und obgleich man sagen kann, dass der Versicherte weil er sich nicht erklärt hat, angesehen wird, als habe er angelobet, dass die Waaren die er versichern liess, weder zu Grunde gegangen, noch einem nahe bevorstehenden Verlust ausgesetzt waren, der durch Zufälle, die sich vor Anfang des Risico ereigneten, verursacht wurden: so könnte in diesem Fall, wie in demjenigen, den das Schiff betrifft, nicht ristornirt werden. Was in № 792 gesagt wurde, gestattet nicht, dass der Versicherte, im Fall der Versicherer gegen ihn das Ristorno anruft, das sich auf falsche oder irrthümliche Angaben gründet, durch Zeugen beweise, dass er dem Versicherer Thatsachen, die nicht in der Police enthalten sind, oder deren Kenntniss Letzterer läugnet, mündlich angegeben habe. Es bliebe ihm nichts anders übrig, als ihm den Eid zuzuschieben, und folglich könnte er gegen denjenigen, der mittels Indossement Inhaber geworden keinen Gebrauch machen, er müsste denn behaupten, dass er ebenfalls persönliche Kenntniss von diesen Thatsachen hatte.

Uebrigens würden die Umstände allein die Gerichte leiten, um zu entscheiden, ob ein Versicherer, das was man ihm nach seiner Behauptung verheimlicht, wusste oder wissen konnte, und welchen Einfluss, das was er vorgibt nicht gewusst zu haben auf seinen Entschluss hätte haben können [1]); denn der Unterschied zwischen den Angaben und den wahren Thatsachen muss irgend ein Interesse haben. Wenn man also ein Schiff versichern liess, das nach Angabe eine Ladung an einem gewissen Aufenthaltsorte einnehmen soll, das Schiff aber die Ladung nicht einnimmt, und bei der Fortsetzung der Reise zu Grunde geht, so könnte die Assecuranz unter diesem Vorgeben nicht aufgehoben werden.

884. Das so eben gesagte ist um so mehr auf die Fälle anwendbar, wo der Versicherte sich einer Verstellung oder eines Falsums schuldig gemacht hätte.

Verstellung ist vorhanden, wenn die Nationalität des Schiffes falsch angegeben wird, und diese Angabe nimmt die Merkmale eines Falsums an, wenn zu deren Unterstützung falsche Angaben in die Schiffspapiere eingerückt werden.

---

1) Abw. Urth. 16. Decbr. 1823, 7. Decbr. 1824.

Die beeinträchtigte Partei ist berechtigt, entweder auf dem Criminalwege einzuklagen, um die vom Gesetze ausgesprochene Verurtheilung zu erlangen [1]), je nachdem die Thatsache zu den Verbrechen oder Delicten gehört, oder blos den Civilweg einzuschlagen, um auf Schadenersatz anzutragen [2]), allein die Absicht zu vervortheilen muss evident erwiesen werden, weil sie nicht vorausgesetzt wird [3]).

885. Der Versicherer kann immer zugelassen werden die falschen Angaben anzuzeigen, die in den von ihm visirten Connossementen, oder von ihm gezeichneten Policen, in der Absicht gemacht wurden ihn zu beeinträchtigten, er muss aber den Beweis darüber führen.

886. Durch die Natur des Vertrags selbst wird der Versicherer nicht nur zugelassen die Beweise zu contestiren, die der Versicherte beigebracht hat, um seine Ladung darzuthun, sondern er kann ausserdem noch den Gegenbeweis durch Belege und Zeugen führen; man könnte sich sogar nicht gegen ihn auf Protokolle der Douane, welche die vorgebliche Ladung constatiren, berufen, selbst wenn sie beschworen wurden. Es liegt im Wesen des Assecuranz-Vertrags, dass sich der Versicherer an die ihm gemachten Angaben hält, sie im Augenblick, wo er die Police zeichnet nicht untersucht, dass aber angenommen wird, als contrahire er im Glauben an deren Wahrheit, unter der Bedingung, dass die Angabe richtig sei, vorbehältlich die Assecuranz-Police ungiltig erklären zu lassen, ja sogar die Unterschiebungen, die man sich gegen ihn erlaubt hätte, criminaliter einzuklagen.

Der Versicherte, der sie begeht, macht sich der Fälschung von Privatschriften in Handelssachen strafbar; in deren Classe gehören auch die Connossemente, weil sie vom Handelsgesetze als Ladungsatteste anerkannt werden [4]). Ist kein Falsum daran zu erkennen, so wäre es eine offenbare Prellerei.

Sechstes Hauptstück.

Vom Bodmerey-Vertrag.

887. Unter Bodmerey-Vertrag (*contrat à la grosse*) versteht man ein Darlehen, das auf Gegenstände die dem Risico zur See ausgesetzt sind, unter der Bedingung gemacht wird, dass wenn diese Gegenstände glücklich ankommen, der Darleiher, Bodmereygeber (*donneur à la grosse*) [5]) genannt, sein Capital nebst einer

---

1) Abw. Urth. 17. August 1821. 2) H. G. B. 336. 3) C. G. B. 1116. 4) H. G. 383, 384. 5) Der Entlehner, Anleiher, Aufnehmer heisst Bodmereynehmer (*prêteur à la grosse*). A. d. H.

bestimmten Summe als Prämie bezahlt erhält, oder dass wenn durch Seeunfälle diese Gegenstände untergehen oder verdorben werden, er nichts über das was sie noch werth sein mögen verlangen kann.

Der Bodmerey-Vertrag hat manche Aehnlichkeit mit den Seeassecuranzen. In dem einen Contract übernimmt der Darleiher das Risico und im Andern der Versicherer. In dem einen ist der Gewinn im andern die Prämie der Preis der Seegefahren, die nach den nämlichen Grundsätzen getragen und auf die nämliche Weise modificirt werden können. Die Grösse dieses Gewinnes oder dieser Prämie richtet sich nach der Dauer und der Beschaffenheit des Risico oder der Convention. Beide Verträge bringen nur in so fern die ihnen eigenthümlichen Wirkungen hervor, als die verpfändeten (verbodmeten) oder versicherten Gegenstände einer Seegefahr ausgesetzt sind, die unter den nämlichen Umständen und den nämlichen Ereignissen anfängt und endigt.

888. Wenn man aber diese Gleichförmigkeit zwischen beiden Contracten annimmt, so muss man auch mehrere Unterschiede bemerken. Im Bodmereyvertrag liefert der Darleiher wirklich eine gewisse Summe, in der Assecuranz gibt der Versicherer nichts, im Gegentheil er empfängt eine Prämie, die ihm oft im Augenblick der Convention bezahlt wird, und die selbst dann, wenn sie nicht baar bezahlt wird, eine gewisse Forderung ist, welche er cediren oder sich verbürgen lassen kann; dies macht auch, dass die Bodmerey-Prämie im Verhältniss immer höher ist, als die Assecuranz-Prämie, und dass dieser letztere Vertrag nach № 855 weit allgemeiner und nützlicher ist. Bei dem Bodmerey-Vertrag muss ein Pfand zum Grunde liegen. [1]) Bei der Assecuranz hingegen sind mögliche Verluste hinreichend. Dadurch dass der Bodmereygeber das Risico der Gegenstände auf sich nimmt auf welche er darleiht, contrahirt er keine Verbindlichkeit gegen den Entlehner; der Versicherer macht sich aber gegen den Versicherten verbindlich ihn für den Verlust bis zum Belauf der versicherten Summe zu entschädigen.

889. Daraus leitet sich der meiste Unterschied her, den man zwischen diesen beiden Contracten bemerkt. Er existirt hauptsächlich in dem, was ihre Vollziehung und die Anwendung der Regel betrifft, dass jeder Kläger sein Recht begründen muss. Da im Bodmerey-Vertrag der Darleiher sein Geld nur nebst der Prämie im Fall glücklicher Ankunft verlangen kann, so muss er dieses Ereigniss oder jede andere legitime Ursache zur Exigibilität erweisen. [2]) Weil der Entlehner nichts zu begehren hat, so ist er keiner Diligenz unter

1) H. G. B. 315. 2) H. G. B. 325.

worfen, um See- und andere Unfälle die ihm als Einrede dienen können, anzugeben, es reicht hin, dass er sie darthue, und wird er gerichtlich belangt, so muss er sich im Interesse seiner Einrede den Beweis darüber verschaffen.

Da im Assecuranz-Vertrag der Versicherer versprochen hat, den Versicherten für seinen Verlust zu entschädigen, so ist Letzterer der Kläger, an ihm ist es also, sie durch Acte in den bestimmten Terminen darzuthun. Der Versicherer tritt nicht auf, er wartet ab, und wird seine Einreden auf die Unzulänglichkeit, Unregelmässigkeit oder die Verspätigung der vom Versicherten beigebrachten Beweise gründen. Dieses Hauptstück zerfällt in sechs Capitel:

1. in die allgemeinen Grundsätze über den Bodmerey-Vertrag;
2. in dessen Form;
3. und 4. in die Rechte und Klagen des Bodmereygebers gegen den Bodmereynehmer;
5. in die Rechte und Einreden des Bodmereynehmers gegen den Bodmereygeber;
6. in das Ristorno, oder die Auflösung des Vertrags bei Mangel oder Unzulänglichkeit der auf Risico gesetzten Sachen.

Erstes Capitel.

Allgemeine Grundsätze über den Bodmerey-Vertrag.

890. Damit ein Bodmerey-Vertrag bestehe ist folgendes erforderlich: 1. eine dargeliehene Sache; 2. Gegenstände die zur Sicherheit dieses Darlehens verpfändet werden; 3. dass diese Gegenstände einem Risico ausgesetzt sind; 4. dass der Darleiher ein Recht auf einen Nutzen habe, der aequivalent für den Zins seines Capitals und die Gefahr, die er auf sich nimmt, sein kann.

Dies soll in nachfolgenden Abschnitten abgehandelt werden.

Erster Abschnitt.

Sachen, die auf Bodmerey geliehen werden können.

891. Man kann nicht nur Geld, sondern auch jede Sache, die nach einem gewissen Werth abgeschätzt werden kann, auf Bodmerey geben. Jedoch läuft es dem Wesen und der Beschaffenheit dieses Contracts nicht zuwider, wenn der Nehmer Wechsel oder Waaren empfängt, die er in Geld umsetzt, da mehr der Preis dieser Sachen, als die Sachen selbst die Materie des Vertrags ausmacht. Diese Bemerkung ist hinreichend, um nicht ein Darlehen auf

Bodmerey mit dem Pacotille-Vertrag, der je nachdem die Clauseln darüber bestimmt wurden, entweder eine Commission oder ein Vertrag auf Wiederverkauf auf gemeinschaftlichen Gewinn nach № 702 wäre.

Uebrigens müssen die auf Bodmerey geliehenen Sachen von der Art sein, dass sie sich verbrauchen, und wenn dies nicht sein könnte, dass die Convention dem Nehmer das Recht gebe darüber zu verfügen, ohne gehalten zu sein, sie in Natura zurückzugeben. Damit soll jedoch nicht gesagt sein, dass man der Convention keine Wirkung beilegen soll, wodurch man Jemandem Sachen blos zum Gebrauch liefert, der sie wieder zurückgibt, wenn sie nicht durch Seezufälle zu Grunde gehen, und für diesen Gebrauch einen gewissen Preis bezahlt; dies wäre eher eine Miethe, als ein Darleihen auf Bodmerey, weil der Nehmer nicht Eigenthümer der ihm dargeliehenen Sachen würde.

Zweiter Abschnitt.

Gegenstände die verbodmet werden können.

892. Da das Darleihen auf Bodmerey nur in so fern existiren kann, als Sachen den Seegefahren ausgesetzt sind, so lässt sich Alles, was in № 758 u. f. in Betreff der Beschaffenheit, des Bestandes und des Werthes der versicherten Sachen gesagt wurde, auf den Bodmerey-Vertrag anwenden, mit Ausnahme einiger Modificationen die dessen besondere Beschaffenheit vorschreibt.

Die Gegenstände, welche ihrer Natur nach, oder durch gesetzliches Verbot nicht Anlass zum Assecuranz-Vertrag geben können, wie z. B. der imaginäre Gewinn, die Gage der Seeleute, die noch zu verdienende Fracht, [1]) können nicht beim Bodmerey-Vertrag als Unterpfand dienen, sogar diejenigen Sachen, auf welche sich der Assecuranz-Vertrag anwenden lässt, können nicht ohne Unterschied Anlass zum Darleihen auf Bodmerey geben. Diese Einschränkung entspringt aus dem Unterschied zwischen diesen beiden Verträgen. Da das Darleihen auf Bodmerey die reelle Verpfändung der Sachen erzeugt, auf welche man entlehnt, so müssen diese Sachen verkäuflich sein; die Assecuranz hingegen bezweckt nur, dass man sich gegen möglichen Verlust zu verwahren hat, daher ist es nicht unumgänglich nöthig, dass die Sache die dabei ausgesetzt ist verkauft werden kann. [2])

---

1) H. G. B. 318, 319. 2) So kann man das Leben oder die Freiheit einer Person assecuriren, obgleich keines von beiden veräussert werden kann; diese nämlichen Gegenstände könnten aber nicht gegen ein Darleihen auf Bodmerey verpfändet werden. L. d. H. № 588.

Es ist jedoch nicht durchaus nothwendig, dass die verbodmete Sache eine körperliche sei; man könnte auch auf eine Forderung entlehnen, die irgend einer Seegefahr ausgesetzt wäre, wodurch sie verloren ginge, oder sich im Werth vermindern würde; dies ist der Fall mit der bereits verdienten Fracht oder mit dem bereits gemachten Gewinn auf versandte Waaren. [1])

893. Man kann nur auf Sachen entlehnen, die man zu verlieren Gefahr läuft; waren sie schon durch Assecuranz-Police garantirt, so könnten sie nicht verbodmet werden; dieses Verbot muss jedoch richtig verstanden werden. Würden bereits versicherte Waaren im Werth die Summe übersteigen wofür Versicherung genommen wurde, [2]) so könnte der Ueberschuss dieses Werthes gegen ein Darleihen auf Bodmerey verpfändet werden; ebenso verhielte es sich im Fall eines vorher bestehenden Anlehens.

Bei Uebertretung des gesetzlichen Verbotes kann der Geber, der sich deren schuldig gemacht, nur sein Capital, aber ohne Bodmerey-Prämie und nur den Zins vom Tage der angestellten Klage an verlangen. Wurde auf die Gage der Seeleute während der Fahrt entlehnt, so wäre ein solches Darlehen ungiltig (s. № 697) es müsste denn ermächtigt worden sein, und ihm nur die in der Ordonnanz vom 1. Novbr. 1745 begriffenen Ursachen zum Grunde liegen.

Es ist nicht nöthig, dass die Sache auf welche man entlehnt, im Abgangshafen eingeschifft werde, wenn dies nur, wie nach № 805 und 832 bei der Assecuranz im Augenblick geschieht, wo der Geber das Risico auf sich zu nehmen hat.

Zur Giltigkeit des Darleihens ist auch nicht nöthig, dass der Geber die nützliche Verwendung der entlehnten Sache darthue. Der Nehmer kann seinerseits das Geld verwenden, wie er es in seinem Interesse am zweckdienlichsten hält; er kann es zum Einkauf am Abgangsorte der Waaren verwenden, oder es zu weitern Unternehmungen mit sich an Bord nehmen. In allen diesen Fällen bleibt das Darleihen nicht minder giltig, nur muss er, Falls nicht das Gegentheil bestimmt ist, darthun, dass im Augenblick, wo das Risico für den Geber beginnen soll, Sachen der angegebenen Gattung, welche Equivalent der entliehenen Summe sind, dem Risico ausgesetzt waren [3]).

Dritter Abschnitt.

Vom Risico.

894. Der Geber muss die Gefahr der gegen das Darleihen verbodmeten Sachen laufen. Würde ihn der Vertrag davon befreien, so

1) H. G. B. 320. 2) H. G. B. 316, 317. 3) H. G. B. 329.

wäre dies kein Darleihen auf Bodmerey, es hätte nur die Wirkung eines gewöhnlichen Darleihens. Ebenso verhielte es sich, wenn die verbodmeten Gegenstände keiner Gefahr ausgesetzt wären. In beiden Fällen könnte der Geber keine Bodmerey-Prämie verlangen; er hätte nur ein Recht auf einen gesetzlichen Zins vom Tage der gerichtlichen Klage an, oder vom Termin an, der im Vertrag stipulirt wurde. Die Gefahr, welche der Bodmereygeber läuft, ist derjenigen des Versicherers gleich; wie der Versicherer, haftet er für jeden Schaden der aus einem Zufall, aus unwiderstehlicher Gewalt, aus dem Versehen oder Delict eines Dritten, für den der Capitain, oder sein Rheder für ihn nicht haften würde. [1]. Diese Verantwortlichkeit kann auch, wie in der Assecuranz, eine conventionelle Ausdehnung erhalten; so kann der Geber die Baratterie des Schiffers auf sich nehmen, er kann die besonderen Gefahren, denen gewisse Waaren oder Reisen ausgesetzt sind, die Havarien, die aus innerm Verderb herrühren, die Gefahren eines Precareihandels, auf sich nehmen. In allen diesen Umständen ist der Wille der Parteien nur durch gesetzliche Verbote beschränkt [2].

895. Wenn aber die Parteien nach Belieben die Gefahr des Darleihers über die legalen Gränzen hinaus ausdehnen können, wie dies bei den Assecuranzen der Fall ist, so könnte diese nämliche Gefahr nicht so eng zusammen gezogen werden, wie im letztern Contract.

Wenn der Versicherer sich nach № 858 nicht nur von jeder particulären Havarie befreien kann, sondern auch noch von Havarie grosse [3] d. h. von der Verbindlichkeit, dem Versicherten die Summe zu rimborsiren, für welche seine Waaren zu den gemeinschaftlichen Opfern contribuirt hätten, so darf dies nicht so beim Bodmerey-Vertrag der Fall sein; der Darleiher kann zwar bedingen, dass er ein gewisses Risico nicht laufen will, dass er sogar im Allgemeinen die particuläre Havarie nicht tragen will [4]; er könnte sich aber nicht durch irgend eine Clausel, wie ausdrücklich sie auch sein mag, befreien, zur Havarie grosse für den Entlehner beizutragen. Dies ist Folge des in № 892 aufgestellten Grundsatzes, dass das Darleihen auf Bodmerey die Sachen wirklich verpfändet [5], und dass, weil das Opfer wofür contribuirt wird, deren Bergung zur Folge hatte, der Bodmereygeber, der gewissermassen allein bei ihrer Erhaltung interessirt ist, zum Ersatz des Opfers, das sie verursacht haben, beitragen muss. Uebrigens wäre es gefährlich, wenn die Gefahr des Bodmereygebers zu sehr limitirt würde, dergleichen Stipulirungen könnten wucherliche Darlehen verschleiern.

---

1) H. G. B. 350. 2) H. G. B. 326 3) H. G. B. 409. 4) H. G. B. 330. 5) H. G. B. 320.

Sind Clauseln eines Bodmerey-Vertrags auszulegen, so muss die Auslegung immer zu Gunsten des Entlehners geschehen; dieser Unterschied zwischen dem Bodmerey-Vertrag und der Assecuranz beruht auf dem Umstande, dass im erstern der Entlehner Schuldner ist und im Zweifel also zu seinem Gunsten entschieden werden muss, während in der Assecuranz der Versicherte wegen des Ersatzes aller Verluste und Schäden Gläubiger des Versicherers ist.

Vierter Abschnitt.

Von der Bodmerey-Prämie.

896. Es kann kein Darleihen auf Bodmerey bestehen, wenn sich nicht der Entlehner gegen den Darleiher verbindlich macht, ihm ausser der geliehenen Sache eine gewisse Summe oder einen Werth, als Preis der von letzterm übernommenen Gefahr, der ein accessorischer Theil des Capitals wird zu bezahlen. [1] Das Darleihen auf Bodmerey, das keine Prämie (*profit maritime* [2]) enthielte, dennoch aber dem Entlehner die Chance liesse, im Fall eines Unglücks nicht zu rimborsiren, wäre eine Art Schenkung, die mit einer aleatorischen Clausel verbunden wäre. Diese Bodmerey-Prämie kann unter gewissen Verhältnissen mit der Assecuranz-Prämie verglichen werden. Beides ist der Preis des Risico; allein sie unterscheiden sich in dem Punkte, dass letztere immer schuldig ist, welches Ereigniss auch eintreten mag, während erstere nur im Fall glücklicher Ankunft zu bezahlen ist. [3]

Der Bodmereygeber begeht keine Unbilligkeit, wenn er, für den Fall glücklicher Ankunft, einen Nutzen sich ausbedingt, der den Zins eines gewöhnlichen Darleihens überschreitet; und da nothwendiger Weise die Chancen ungewiss sind, so musste den Parteien gänzlich freie Hand gelassen werden. Dieser Nutzen kann entweder in einer Summe für die ganze Reise bestehen, wie lang auch deren Dauer sein mag, oder in einer gewissen Summe monatlich. Die Parteien können auch bestimmen, dass die Prämie veränderlich d. h, steigend oder fallend sei, je nachdem die Dauer der Reise ist; dass sie in dem Fall vermehrt wird, wo das Schiff nicht in der angegebenen Zeit zurückkehrt etc. Man kann auch in einem Vertrag, der während eines Kriegs geschlossen wird, übereinkommen, dass die Prämie nach dem Curs des Platzes für die Monate, die seit dem Frieden ablaufen, reducirt wird, und gegenseitig eine Erhöhung für den Fall des Krieges stipuliren.

---

1) H. G. B. 311. 2) auch *change maritime, prime de grosse.* 3) H. G. B. 325.

Gewöhnlich wird die Prämie in Geld bestimmt, jedoch kann sie auch eben so gut in andern Sachen bestehen, die abgeschätzt werden können, selbst in einem Antheil am Gewinn, der auf die verbodmeten Gegenstände zu machen ist. Eine solche Uebereinkunft würde aber eher als eine Art Association in Partizipation angesehen [1]. Hätte der Bodmereygeber, statt Geldes oder Waaren, irgend einen Vortheil für sich, für den Fall behaltener Ankunft der verbodmeten Gegenstände, stipulirt, so wäre dieser Profit hinreichend, um ebenfalls dem Contract einen legalen Bestand zu geben.

Z. B. Ein Capitain, der Geld bedarf, empfängt von einem Kaufmann 100 Pfund Sterling, die nach dem mittlern Curs in Frankreich nur 2400 fs. werth sind. Er macht sich verbindlich in seinem Domicil in Frankreich, nach glücklicher Ankunft des Schiffes, 3200 fs. zu bezahlen, eine solche Uebereinkunft ist ein wahres Darleihen auf Bodmerey. Diese Art Darlehen, bei welchem der Nutzen in der Möglichkeit eines Steigens im Curse besteht, ist besonders in Westindien bei den Anlehen gebräuchlich, welche die Capitaine zur Rückkehr nach Europa machen.

Zweites Capitel.

Form des Bodmerey-Vertrags.

897. Da der Bodmerey-Vertrag nicht nur eine gegenseitige Obligation zwischen Entlehner und Darleiher bezweckt, sondern noch diesem letztern ein dingliches Vorzugsrecht auf die dem Darlehen verpfändeten Gegenstände zusichert, [2]) so müssen alle Formalitäten, wodurch Dritten die Regelmässigkeit oder die Wirklichkeit dieser Convention attestirt werden soll, pünktlich beobachtet werden.

Hiernach sollen untersucht werden:

1. die erforderliche äussere Form zum Beweis des Bodmerey-Vertrags;
2. die innere Form d. h. die Angaben die er enthalten muss;
3. wer auf Bodmerey ein Anlehen machen kann.

Erster Abschnitt.

Aeussere Form des Bodmerey-Vertrags.

898. Der Bodmerey-Vertrag muss vor Notar vollzogen werden[3]). Wird er im Auslande geschlossen, so geschieht dies vor dem Kanzler des Consulats [4]) in den Fällen, wo er gesetzlich oder durch Verordnung und Gebräuche zu dessen Aufnahme befugt ist, die Macht

1) H. G. B. 47, 48. 2) H. G. B. 320. 3) H. G. B. 311. 4) in Gegenwart zweier Zeugen.

dazu zu ertheilen. Der Vertrag kann aber auch unter Privatschrift vollzogen werden. Ein mündlich geschlossener Vertrag könnte im Läugnungsfall nicht durch Zeugen erwiesen werden. Dem Kläger, der keinen schriftlichen Beweisanfang hätte, bliebe nichts übrig, als sich an den Eid oder an die Bücher seines Gegners zu halten, weil die in diesen Büchern davon gemachte Erwähnung als ein schriftliches Geständniss gelten würde. Jedoch würde eine solche Convention nur unter Contrahenten Wirkung haben, und kein dingliches Vorzugsrecht erzeugen, weil dasselbe gegen Dritte angerufen werden kann, deren Schicksal nicht der Willkühr der Parteien anheimgestellt werden darf, die durch Antedatiren Darleihen auf Bodmerey unterschieben könnten, deren Vorzugsrecht das gemeinschaftliche Pfand absorbiren würde.

899. Ein Bodmereybrief kann an Order lauten, und ebenso wie Handelseffecten mit den nämlichen Rechten und Garantien negozirt werden. [1]) Der Cessionar erwirbt die daraus hervorgehende Forderung mit den damit verknüpften Chancen und Bedingungen, und wenn nach eingetretenem Ereigniss der Bodmereynehmer seine Verbindlichkeiten nach den hiernach angegebenen Vorschriften erfüllt, so hat dieser nicht bezahlte Cessionar das Recht gegen seinen Cedenten bis zum Belauf des cedirten Capitals seinen Regress zu nehmen.

In diesem Betracht müssen die Vorschriften über die Nothwendigkeit den Protest den Tag nach Verfall zu leviren, nach der Beschaffenheit der Sachen modificirt werden [2]). Ist das Darlehen auf eine bestimmte Zeit von Monaten oder Tagen gemacht, oder zu einer gewissen Zeit zurückzuzahlen, so kann der Inhaber des Bodmereybriefes die Zahlung am angegebenen Tage fordern, oder den folgenden Tag protestiren; er muss also seinen Regress in den für die Wechsel festgesetzten Fristen nehmen. Ist aber der Zeitpunkt der Rückzahlung unbestimmt; ist das Darlehen für eine Reise abgeschlossen bis zu einer gewissen Höhe auf der See, so kann der Inhaber das Ereigniss im Augenblick wo es Statt hat nicht wissen, um die Zahlung zu fordern oder zu protestiren; er muss dies sogleich thun, sobald er davon benachrichtigt wird. Den Gerichten steht es zu, die Einreden wegen Verfall der Rechte, die man allenfalls gegen ihn geltend machen wollte, zu erwägen. Der Cedent ist aber nicht gehalten die Prämie zu rimborsiren, wenn dies nicht ausdrücklich bedungen wurde [3]); er ist nur, vom Tage des Protestes an gerechnet, den gewöhnlichen Zins vom Capital,

1) H. G. B. 313. 2) H. G. B. 162. 3) H. G. B. 314.

die legitimen Spesen und die Zinsen davon, sogar den Cursverlust schuldig.

Der Bodmerey-Vertrag kann auch an den Inhaber lauten; dann kann er wie jedes andere an den Inhaber gestellte Effect cedirt werden. [1]).

900. In welcher Form auch der Bodmerey-Vertrag abgefasst ist, so muss er, wenn er in Frankreich ausgestellt wird, innerhalb zehn Tagen nach erfolgter Unterzeichnung bei dem Handelsgericht eingetragen werden, und ist er im Auslande ausgestellt, so müssen die Formalitäten beobachtet werden, die nach № 910 zur Giltigkeit des einem Capitain gemachten Darlehns erfordert werden [2]), selbst wenn der Eigenthümer der verbodmeten Gegenstände directe contrahirt, widrigenfalls der Darleiher sein Privilegium verliert. Diese Massregeln gründen sich auf das Interesse Dritter; sie sollen verhindern, dass man auf bereits verpfändete Gegenstände darleiht, und dass ein unredlicher Kaufmann, der auf dem Punkte steht zu falliren, keine antedatirte Anlehen auf Bodmerey zu Gunsten untergeschobener Darleiher ausstellen kann.

Daraus geht deutlich hervor, dass der Bodmereygeber der diese Formalitäten nicht beobachtet hatte, eine persönliche Klage gegen den Bodmereynehmer anstellen könnte.

Zweiter Abschnitt.

Angaben, welche der Bodmerey-Vertrag enthalten muss.

901. Der Bodmerey-Vertrag muss angeben:

1. Das dargeliehene Capital, und die für die übernommene Seegefahr bedungene Prämie;
2. Die verbodmeten Gegenstände;
3. Die Namen des Schiffes und des Capitains;
4. Diejenigen des Bodmereygebers und des Bodmereynehmers;
5. Ob das Darlehen zum Behuf einer Reise gemacht wurde; für welche Reise, auf wie lange es gemacht wurde, und die Zeit der Rückzahlung [3]).

Damit ist jedoch nicht gesagt, dass ein Act, der diese Angaben nicht enthielte, gar keine Wirkung haben sollte. So würde z. B. ein eigener Wechsel nicht an Order oder an Ordre, worin der Werth mit „Werth in Bodmerey" (*valeur en grosse avanture*) angegeben ist, zur Begründung der Klage des Darleihers gegen den Entlehner hinreichend den Beweis liefern, dass eine Summe dargeliehen wurde.

---

1) H. G. B. 313. 2) H. G. B. 313. 3) H. G. B. 311.

Der Vertrag muss ausserdem die übrigen Clauseln enthalten, worüber die Parteien übereinkommen. Diese werden in Allem, was dem Wesen des Darlehens auf Bodmerey nicht entgegen ist, vollzogen.

Die hier angeführten Angaben sollen hiernach entwickelt werden.

§. 1.

Angabe des dargeliehenen Capitals, und der Prämie.

902. In № 892 ist angegeben worden, was auf Bodmerey geliehen werden kann, und dass, statt in Gelde, das Darlehen auch in Waaren bestehen kann. Es ist unumgänglich nöthig, entweder die dargeliehene Summe, oder den Werth der dem Bodmereynehmer gelieferten Sachen anzugeben [1]), denn im letztern Fall sind es nicht die dargeliehenen Sachen, wofür er Schuldner wird, sondern der Preis ihrer Schätzung. Würde er die Verbindlichkeit eingehen, diese Sachen wieder zurückzugeben, so wäre es kein Darlehen, sondern eine Vermiethung.

Die Angabe der Prämie ist ebenso nothwendig; denn wenn Jemand einem Rheder eine Summe Geldes ohne Zins für eine gewisse Reise darleihen würde, und dabei stipulirte, dass dieser nicht gehalten wäre sie zurückzugeben, falls sein Schiff in Folge von Zufällen höherer Gewalt verloren ginge, so wäre dies nur ein gewöhnliches Darleihen, mit Schenkung des Capitals im Fall ein bezeichnetes Ereigniss einträfe; ein solcher Contract würde nach den Vorschriften des gemeinen Rechts beurtheilt. Jedoch müsste eine solche Schenkung klar angegeben sein; wäre die Angabe der Prämie ausgelassen, so müsste dies eher durch den Curs des Orts, wo das Darleihen gemacht wurde, ergänzt werden, als dass man eine Schenkung voraussetzen sollte.

§. 2.

Angabe der verbodmeten Gegenstände.

903. Die einfachste und sicherste Art die verbodmeten Gegenstände kennbar zu machen, ist allerdings ihre Bezeichnung im Contract [2]), damit nach dem Ereigniss keine Ungewissheit über den Gegenstand des Vertrags schwebe. Da aber nach № 893 das Darleihen auf Bodmerey Waaren betreffen kann, die vom Entlehner im Augenblick wo es gemacht wird noch nicht angeschafft sind, so ist in diesem Fall eine Bezeichnung nicht unumgänglich nöthig.

---

1) H. G. B. 311. 2) H. G. B. 311.

Alles was in № 804 und 811 über die Bezeichnung des Schiffes seinem Namen und seiner Qualität nach, und über jede andere Auskunft, die dessen Identität kennbar macht gesagt wurde, so wie über die Folgen, welche ein Irrthum im Namen oder in der Bezeichnung haben kann, je nachdem die Parteien über die Identität einig oder nicht einig sein könnten; Alles was die zufälligen Bezeichnungen betrifft, dass es z. B. auf Caperei ausgerüstet ist, dass es unter Convoy segelt, ist ohne irgend eine Einschränkung ebenso auf das Darleihen auf Bodmerey, wie auf die Assecuranzen anwendbar.

Ein Gleiches ist der Fall mit den Bezeichnungen, die man den Waaren geben muss wenn sie verbodmet sind. Alles was in № 760 u. f. in Betreff der Versicherungen gesagt wurde, die zusammen, alternative oder getrennt auf mehrere Schiffe geschlossen wurden, so wie über die zufälligen Angaben, wodurch auf eine genauere Weise die Individualität eines Schiffes, welches sie geladen hat, kennbar machen, erleidet hier keine Modification.

904. Der Vertrag bestimmt ziemlich häufig den Werth der gegen das Darlehen verpfändeten Sachen; diese Schätzung ist aber zur Giltigkeit des Contracts nicht unumgänglich nöthig, nur muss der Bodmereynehmer, wenn sie nicht gemacht wurde, darthun, dass im Augenblick des Ereignisses, das der Bodmereygeber auf sich zu nehmen hat, die dem Risico ausgesetzten Gegenstände einen der geliehenen Summe gleichen Werth hatten [1]), wo hingegen die gemachte Schätzung als exact bis zum Gegenbeweis präsumirt würde. Nun entsteht die Frage, ob ein solcher Vertrag jede Reclamation des Gebers ausschliesst? Wollte man sie als absolut unzulässig erklären, so hiesse dies eine Ungerechtigkeit anerkennen und den Betrug erleichtern. Ist aber der Geber einer Schätzung beigetreten, so ist es seine Schuld, wenn er sich auf Treue und Glauben des Nehmers verlassen hat; er ist daher nur in sofern zulässig, als er einen wirklichen Betrug beweiset. In diesem Betracht würde das allgemeine Rechtsprinzip angewendet, dass der Betrug sich nicht vermuthen lässt [2]); dass er von demjenigen der ihm anführt bewiesen werden muss; und dass in diesem Fall die Gerichte den Zeugenbeweis nur bei wichtigen, bestimmten und übereinstimmenden Vermuthungen, deren Erwägung ihrem Gewissen überlassen ist, zulassen sollen [3]).

Was den Bodmereynehmer betrifft, so könnte, nach den in № 820 angeführten Grundsätzen, seine Behauptung, dass die verpfändeten Gegenstände einen höhern Werth hatten, nicht zugelassen werden, und dadurch das Ristorno der nachfolgenden Darlehen, in den Fällen wovon im 5. Capitel die Rede sein soll, zu verhindern.

---

1) H. G. B. 329. 2) C. G. B. 1116. 3) C. G. B. 1353.

§. 3.

Benennung des Schiffes und des Capitains.

905. Im vorhergegangenen §. wurde das Schiff als Gegenstand des Risico in Betracht gezogen. Es kann auch als Ort des Risico betrachtet werden, weil es die vorbodmeten Sachen führt. Hier muss man auf das zurückgehen was in № 804 u. f. gesagt wurde.

Diese Vorschriften erleiden jedoch einige Einschränkungen. In № 805 wurde gesagt, dass man bei der Assecuranz Gegenstände, die einem Risico ausgesetzt sind, garantiren kann, ohne weder das Schiff, auf welchem diese Gegenstände geladen sind, noch den Capitain zu benennen, noch andere Angaben zu machen, wodurch man das Risico erkennen könnte [1]). Der Unterschied zwischen der Assecuranz und dem Darleihen auf Bodmerey räumt diesem letztern Vertrag weniger Spielraum ein. Im erstern stehen dem Versicherten als Eigenthümer der Waaren mehr Mittel zu Gebote, um darzuthun, dass das Risico wirklich diese oder jene Gegenstände betrifft; demnach sind Angaben in der Police weniger nöthig, weil er sie leicht ergänzen kann.

Der Bodmereygeber hingegen ist nicht Eigenthümer der Waaren; er hat nicht über sie die Aufsicht, die der Versicherte führen kann, und da er nichts destoweniger die behaltene Ankunft darthun muss, um die Vollziehung des Vertrags verlangen zu können [2]), so müssen die Angaben im Bodmerey-Vertrag diesen Mangel an Mitteln ergänzen. Es ist daher nöthig, dass die gegen das Darlehen verbodmeten Sachen, entweder durch die ihnen eigenthümliche Individualität oder durch Benennung des Schiffes, oder des Capitains bezeichnet werden.

§. 4.

Angabe des Bodmereygebers und des Bodmereynehmers.

906. Damit ein Vertrag Wirkung habe, muss er die Namen der Contrahenten angeben, sonst würde er keine Verbindlichkeit auferlegen, und Niemandem Rechte ertheilen. Der Bodmerey-Vertrag muss also den Namen des Entlehners enthalten [3]).

Würde aber darin der Name des Darleihers ausgelassen, so würde allerdings keine Verbindlichkeit vorhanden sein, wenn Jemand

---

1) H. G. B. 337. 2) H. G. B. 325. 3) H. G. B. 311.

blos erklären würde, dass er eine gewisse Summe auf gewisse Gegenstände entliehen hat oder bezahlen wird. Da kein Gläubiger bezeichnet ist, und der Bodmereybrief nicht angibt, dass die Obligation zu Gunsten des Inhabers ist, so wäre der Besitz kein Beweis des Eigenthums. Ein so unvollkommener Vertrag könnte jedoch gegen den Bodmereynehmer als ein schriftlicher Beweisanfang zu Gunsten des Inhabers sein [1]), der sich als Gläubiger ausgäbe, ohne eine Wirkung gegen Dritte zu erzeugen; weil dieser Inhaber keinen Rechtstitel hätte, der mit den erforderlichen Formen versehen ist, um ihn ihnen entgegen setzen zu können.

Der Contract kann aber nach № 899 an den Inhaber zahlbar lauten. Eine solche Clausel würde die nämliche Wirkung haben, wie diejenige, worin der Darleiher ausdrücklich angegeben ist; denn es wird vermuthet, dass der Inhaber selbst, oder sein Mandatar, auf Bodmerey gegeben habe.

907. Wie bereits gesagt wurde kann der Name des Bodmereynehmers und die Qualität in welcher er handelt nie ungestraft ausgelassen werden. Der Grund davon ist merklich.

Handelt der Entlehner nur als Commissionär, so wird er ebenso verbindlich, als wenn er für sich selbst gehandelt hätte. Da aber ein Commissionär seinen Committenten nicht nennt, so kann es geschehen, dass die Qualität des letztern von der Art ist, dass sie die verbodmeten Sachen einem besondern Risico aussetzt. Die in № 800 u. f. in Bezug auf den Namen und die Qualität desjenigen, welcher sich assecuriren lässt, gegebenen Vorschriften sind gänzlich hier anwendbar.

§. 5.

Angabe der Dauer der Reise, und der Zeit der Wiederbezahlung.

908. Man kann für eine bestimmte Zeit oder bis zu einem gewissen Ereigniss, für die ganze Reise oder für einen gewissen Theil auf Bodmerey entlehnen [2]). Hat das Darlehen für eine Reise Statt, so muss angegeben werden für welche Reise [3]). Diese Angabe ist wichtig, weil die im Vertrag angegebene Reise durch keine andere ersetzt werden könnte. Hier muss man auf das zurückgeben, was in № 809 in Bezug auf den Asseeuranz-Vertrag gesagt wurde, dessen Vorschriften in dieser Beziehung auf den Bodmerey-Vertrag anwendbar sind.

---

1) H. G. B. 1347. 2) H. G. B. 335. 3) H. G. B. 311.

Dritter Abschnitt.

Personen, welche einen Bodmerey-Vertrag schliessen können.

909. In der Regel kann das Recht auf eine Sache zu entlehnen nur ihrem Eigenthümer zustehen, weil diese Uebereinkunft eine reelle Verpfändung dieser Sache zur Sicherheit des Darleihers bewirkt. Gehört sie Mehrern an, so müssen alle, oder wenigstens die Mehrheit, ausdrücklich oder folgerungsweise eingewilligt haben.

Zur richtigen Anwendung dieser Grundsätze muss jedoch ein Unterschied zwischen dem Bodmereygeber auf Schiff, und demjenigen auf Waaren, gemacht werden.

Die Regel, dass der Besitz eines beweglichen Gutes als Rechtstitel gilt, ist nicht auf die Schiffe anwendbar (s. № 617). Wer also ein Schiff ganz in Miethe genommen hat, kann es nicht auf Bodmerey verpfänden; der Darleiher muss sich den Rechtstitel des Entlehners vorzeigen lassen, und hat er diese Vorsicht nicht gebraucht, so erwirbt er nicht mehr Rechte, als wenn er das Schiff von Jemand gekauft hätte, der es nur gemiethet hatte.

Nur in dem in № 621 angegebenen Fall tritt eine Modification ein, wo nämlich Miteigner eines Schiffes sich können ermächtigen lassen auf den Antheil derer auf Bodmerey aufzunehmen, die versäumt hätten ihren Beitrag zur Reparatur oder Ausrüstung des Schiffes zu liefern [1]).

Der Capitain, der nach № 801 in seiner Qualität allein nicht befugt ist das Schiff assecuriren zu lassen, kann es aber verbodmen [2]); eine Ausnahme die im Interesse der Schiffahrt Statt hat. Ein Schiff, das auf der Reise ist, könnte ausser Stande sein, sie fortzusetzen, wenn der Capitain keine Gelder fände; es reiset dennoch wenn es auch nicht versichert ist. Da aber das Bedürfniss und das Interesse der Schiffahrt allein diese Ausnahme begründen, so würde das Anlehen auf Bodmerey, das ein Capitain auf das Schiff ganz oder theilweise macht, um die Ladung zu completiren, oder um nicht leer zurückzukehren, selbst wenn Berichte und Protokolle den Vortheil einer solchen Operation constatirten, für denjenigen, für dessen Rechnung die Gelder aufgenommen wurden, nicht verbindlich sein; der Bodmereygeber hätte nur ein persönliches Recht gegen den Capitain, oder könnte nur gegen die Weigernden die Klagen anbringen, die dieser selbst hätte [3]). Was das Anleihen auf Waaren

1) H. G. B. 322. 2) H. G. B. 234. 3) H. G. B. 230, 321.

betrifft, so ist zu merken, dass wenn ihr Besitzer sie verbodmet, derjenige, welcher in gutem Glauben geliehen, Rechte zum Nachtheil des Verkäufers ebenso erwirbt, wie ein Käufer von gutem Glauben deren Eigenthum erwerben würde. Nach № 644 kann auch der Capitain für die Bedürfnisse des Schiffes die Ladung verbodmen.

910. Die Bedingungen über die Form und die Veröffentlichung des Bodmerey-Vertrags, wovon im ersten Abschnitt dieses Capitels die Rede war, sind evident hinreichend, wenn das Anlehen vom Eigenthümer des Schiffes, oder vom Verlader der Waaren gemacht wurde. Wurde es aber von einem Capitain in den so eben angegebenen Umständen gemacht, so müssen natürlicherweise andere Vorsichtsmassregeln genommen werden, damit seine Committenten nicht das Opfer seiner Unklugheit werden, welche dritte benutzen würden, oder seines Betrugs, wovon sie Mitschuldige wären. Demnach kann der Capitain weder auf das Schiff, noch auf die Ladung, oder auf andere Gegenstände die unter seiner Direction sind, am Wohnorte der Eigenthümer, ohne ihre schriftliche Ermächtigung oder ihren Beitritt im Vertrag, Gelder auf Bodmerey nehmen [1]), und wäre dieser Eigenthümer fallit, so dürfte er es nicht ohne die Ermächtigung der Massecuratoren thun [2]).

Ist er genöthigt zu diesem Hülfsmittel ausserhalb dieses Wohnortes seine Zuflucht zu nehmen, so muss er die Nothwendigkeit durch Protokoll der Schiffsofficiere constatiren lassen, worin die Umstände und die Ursachen welche das Anleihen nöthig machen angegeben sind. Er muss sich dazu im Inlande vom Handelsgericht des Orts, oder in dessen Ermangelung vom Friedensrichter, im Auslande aber vom französischen Consul, oder in dessen Ermangelung von der Ortsobrigkeit ermächtigen lassen [3]).

Dergleichen Anlehen geschehen manchmal durch Wechsel, die der Capitain zu Gunsten des Darleihers auf den Rheder zieht, und deren Zahlung der Bedingung einer glücklichen Ankunft unterworfen ist. Auf welche Weise das Anlehen gemacht wird, so ist es nöthig, die Ursache im Contract anzuführen und die Belege beizufügen, sonst würde der Rheder rechtmässigerweise die Zahlung verweigern. In den in № 631 und 909 angegebenen Fällen ist eine blosse richterliche Genehmigung nach ergangener Aufforderung hinreichend.

911. Die Rheder können die Zahlung der aus diesen Gründen und unter Beobachtung der Formen eingegangenen Verbindlichkeiten nicht unter dem Vorgeben verweigern, dass sie das was ihr Capitain gethan contestiren. Z. B. wenn sie zugegen waren, oder am Orte

1) H. G. B. 321. 2) Cass. 17. Febr. 1824. 3) H. G. B. 234.

des Anlehens einen Commissionär hatten, und dennoch der Capitain sie nicht darüber befragt hat; oder wenn ihm ausdrücklich verboten wurde auf Bodmerey aufzunehmen; oder dass das Anlehen nicht wirklich nöthig war, und der Capitain Bedürfnisse vorgeschützt hat [1]).

Sie könnten sogar in diesem Fall sich nicht durch das Anerbieten Schiff und Fracht abandonniren zu wollen, von dem Darlehen befreien, dessen Nothwendigkeit und Regelmässigkeit gehörig begründet ist. Es steht ihnen blos der Beweis zu, dass der Bodmereygeber mit dem Capitain einverstanden und Mitschuldiger seines Betrugs war, und in Folge dieser Grundsätze können sie sich nicht weigern, den Verladern die verbodmeten Waaren unter den nämlichen Umständen, nach dem was in № 663 gesagt wurde, zu bezahlen.

Die Bodmereygeber aber, selbst diejenigen die in gutem Glauben gehandelt, welche die angegebenen Belege nicht beibringen, haben keine Rechte weder gegen die Rheder [2]), noch auf das Schiff oder dessen Fracht, es müsste denn ein Part davon dem Capitain angehören, der dadurch ihr alleiniger Schuldner geworden ist; dann reduciren sich ihre Rechte auf dieses Part [3]), und sie können ihn persönlich gerichtlich belangen [4]). Können sie jedoch beweisen, dass ihr dargeliehenes Geld, ohne die hier oben angeführten Vorsichtsmassregeln zu nehmen, wirklich zu den Bedürfnissen des Schiffes und auf eine für den Rheder nützliche Weise angewendet wurde, so haben sie gegen ihn eine Klage, die sich auf die in № 661 angegebenen Grundsätze stützt; dann aber ist das Anlehen keine Bodmerey mehr, der Rheder ist nur, bis zum Belauf der auf eine nützliche Weise angewandten Summe, Capital und die gesetzmässigen Zinsen schuldig, und kann Einreden opponiren, die nicht zugelassen würden, wenn die Formalitäten beobachtet worden wären.

Diese Verpflichtung, die Nothwendigkeit des Darleihens durch Protocolle und Autorisationen darzuthun, scheint sogar von der Art zu sein, dass sie dem Ausländer auferlegt werden muss, der in seinem Lande einem französischen Schiffscapitain auf Bodmerey leihen würde. Er muss sich die Schuld beimessen, wenn er nicht über die Rechte desjenigen, mit dem er contrahirte, und über die nöthigen Bedingungen Erkundigungen eingezogen hat, damit sein Engagement in Bezug auf die Rheder obligatorisch wird.

Weder die Regelmässigkeit der Belege zu Gunsten der Darleiher, noch ihr guter Glaube hindern übrigens die Rheder nicht das Verfahren des Capitains zu untersuchen. Dieser muss ihnen nicht nur über die Anwendung der Gelder Rechnung ablegen, sondern sich

1) H. G. B. 236. 2) Cass. v. 17. Febr. 1824. 3) H B. G. 321
4) Cass. 17. Febr. 1824.

auch über die Legitimität des Anlehens ausweisen, und da er die Ortsobrigkeit und den Darleiher hintergangen haben könnte, so würde ihn die blosse Beibringung regelmässiger Belege nicht rechtfertigen.

Der Capitain, der ohne Noth Gelder auf Bodmerey entlehnt, kann in peinliche Untersuchung genommen [1]), und zu Einsperrung verurtheilt werden; dies würde um so mehr geschehen, wenn er die für die Bedürfnisse seines Schiffes aufgenommenen Gelder verschwendet hätte [2]).

Diese Verantwortlichkeit wäre sogar auf die Art und Weise anwendbar, wie eine legale Ermächtigung vollzogen wird, um im Nothfall Gelder zu entlehnen. Z. B. wenn der Capitain, statt auf Bodmerey, pure entlehnt hätte, weil diese Art, obgleich lästiger bei glücklich beendigter Reise, den Rheder nur insofern verbindlich macht, als das Schiff erhalten wird. Dieser Rheder, der jedoch den Inhaber, der sich in Ordnung gesetzt hat, immer bezahlen müss, könnte aber vom Capitain Schadenersatz verlangen, wenn er ihn ein solches Anlehen untersagt hätte, oder wenn er den Beweis führen könnte, dass es eine grosse Unklugheit war ein einfaches Anlehen demjenigen auf Bodmerey vorzuziehen.

Drittes Capitel.

Wann der Bodmereygeber seine Zahlung verlangen kann.

912. Sobald sich die Begebenheit, welche die Exigibilität des Darlehens herbeiführt, zugetragen hat, so kann der Geber die Wiederbezahlung verlangen. Dieses Recht steht ihm manchmal noch vor der Begebenheit offen, wenn entweder der Nehmer in Concurs geräth, oder wenn eine Thatsache, die diesen Schuldner persönlich betrifft, oder dessen Folgen auf ihn fallen, die Begebenheit unmöglich gemacht hat, oder irgend eine Aenderung in den Chancen hervorgebracht hat, die der Darleiher zu laufen gesonnen war.

Demzufolge lässt sich dieses Capitel in folgende zwei Abschnitte zerfällen: 1. in die Exigibilität, die durch den Vertrag selbst bestimmt wurde; 2. in diejenige, welche durch den Bodmereynehmer veranlasst wurde.

---

1) H. G. B. 236. 2) Peinl. Ges. Buch 406, 408.

Erster Abschnitt.

Von der durch Vertrag bestimmten Exigibilität.

913. Ein wesentlicher Punkt, worin sich der Bodmerey-Vertrag von der Asseeuranz unterscheidet, ist, dass immer angenommen wird, dass das Risico so lange besteht, als das Schiff nicht am Bestimmungsorte angekommen ist. Der Bodmereygeber ist nur bedingungsweiser Gläubiger, und dies in dem einzigen Fall, wenn die verbodmeten Gegenstände glücklich angekommen sind; an ihm ist es zu beweisen, dass diese Bedingung erfüllt ist.

Die Art, wie der Gläubiger sein Recht ausüben kann, variirt je nachdem die Convention ist. Ist das Darleihen auf eine bestimmte Zeit von Monaten, oder zahlbar zu einem bestimmten Zeitpunkt, oder unter der Bedingung, wenn das Schiff auf der Reise auf einer gewissen Höhe angekommen ist, geschlossen worden, so hat der Darleiher nichts zu beweisen, als dass die verbodmeten Sachen zu dem für das Ende der Gefahr übereingekommenen Termin nicht untergegangen waren. Dann würde, sogar wenn keine spätern Nachrichten eingelaufen wären, die Bedingung erfüllt, wenn es erwiesen würde, dass diese Sachen nur nach der Zeit oder über den Termin des Risico hinaus zu Grunde gehen konnten, z. B. wenn das Schiff seitdem unterwegs angetroffen wurde. Kann aber der Darleiher diesen Beweis nicht führen, so wird vermuthet, das Schiff sei in der Zeit und am Orte des Risico untergegangen. Ist das Darlehen für eine bestimmte Reise gemacht worden, z. B. auf ein Schiff, das von Havre nach Ostende segelt, so begründet die Ankunft dieses Schiffes im Hafen von Ostende, das Recht des Darleihers, die Zahlung zu verlangen, wenn er den Beweis der Ankunft führt.

Ist für die Hin- und Herreise geliehen worden, und das Schiff tritt nicht die Rückreise an, so kann der Bodmereygeber die volle Zahlung des Capitals und der Prämie verlangen, und dies selbst dann, wenn die Herreise durch unwiderstehliche Gewalt nicht Statt hätte, da schon der Abgang des Schiffes als Erfüllung des Vertrags angesehen wird.

Zweiter Abschnitt.

Von der Exigibilität, die durch den Bodmereynehmer veranlasst wird.

914. Manchmal hat der Bodmereygeber nicht nöthig den Beweis zu führen, dass der im Contract bestimmte Zeitpunkt zur Exigibilität eingetreten sei, er braucht nur darzuthun, dass durch

eine Thatsache, deren Folgen der Nehmer tragen muss, die Gefahr ihm nicht mehr zur Last fällt. Damit sie der Geber trage, ist, im Grunde genommen, nicht nöthig, dass diese Gefahr die in № 770 u. f. angegebene Qualität habe, sie muss auch noch zur Zeit und am Orte worüber übereingekommen wurde vorgefallen sein.

Durch den Ort ist aber nicht die See zu verstehen, deren Gefahren der Geber allein auf sich nimmt, sondern das Schiff, die Reise und die Route. Ist ein Darlehen auf ein gewisses Schiff, oder auf dessen Zubehör, oder auf Güter gemacht worden, die in ein durch den Bodmereybrief bezeichnetes Schiff geladen sind, oder geladen werden sollen, so kann der Nehmer diese individuelle Angabe, die mit gemeinschaftlicher Einwilligung geschehen, nicht aufheben [1]), und eigenmächtig ein anderes Schiff substituiren, ohne dass der Geber zum voraus oder im Augenblick wo die Substitution geschehen soll, seine Einwilligung hiezu gegeben habe. Wenn er auch bewiese, dass das substituirte Schiff eben so gut ja noch besser als das bezeichnete wäre, so könnte dennoch der Geber mit Recht sagen, dass er in dieses Schiff Zutrauen hatte und keine Gefahr mit einem Andern laufen wollte. Ebenso verhielte es sich, wenn beide Schiffe, das bezeichnete und das substituirte, zu Grunde gingen; denn da der Ort der Gefahr verändert wurde, so hört die Verantwortlichkeit des Gebers auf. Bereits ist erklärt worden, was unter übereingekommener Reise und Route verstanden wird. Die geringste Veränderung in der Route, im Bestimmungsorte, die sich nicht als von höherer Gewalt herbeigeführt rechtfertigen liesse, würde die entlehnte Summe exigibel machen [2]), auch wenn der Entlehner beweisen wollte, dass die Veränderung keinen Einfluss auf die Gefahr hatte, noch haben konnte. Die mindeste Modification an der Convention der Parteien ist, wie in der Assecuranz, zur Exigibilität der dargeliehenen Summe hinreichend. Wenn aber höhere Gewalt die Veränderungen gebietet, so rechtfertigt sie jede Nothwendigkeit. Demnach hätten Abbrechen der Reise, Deviation der Route oder der Reise, welche durch die in № 638 u. f. angegebenen Ereignisse verursacht wurden, keinen Einfluss um die Gefahr des Gebers aufzuheben. Um so mehr verhält es sich so, in dem Fall, wo der Contract diese Veränderungen ermächtigt, da es den Parteien freigestanden, nach Belieben die Gefahr, welche die eine zur Entlassung der andern auf sich nehmen will, einzuschränken oder auszudehnen.

1) H. G. B. 324. 2) H. G. B. 324.

Viertes Capitel.

Wie der Bodmereygeber seine Zahlung fordern kann.

915. Wenn der Geber berechtigt ist die Wiederbezahlung zu verlangen, es sei nach glücklicher Ankunft der verbodmeten Sachen, oder wenn sie an dem für das Ende der Gefahr bestimmten Orte und der bestimmten Zeit vorhanden sind, oder, nachdem durch Anlass des Nehmers das Risico aufgehört, so müssen Capital und Prämie bezahlt werden.

Hiernach soll nun angegeben werden:

1. Die Klagen die dem Geber gegen den Nehmer zustehen;
2. Die Rechte, die er auf die verbodmeten Sachen hat;
3. Die Vorschriften, die beim Zusammentreffen mehrerer Geber zu beobachten sind.

Erster Abschnitt.

Klagen welche der Bodmereygeber gegen den Bodmereynehmer anbringen kann.

916. Der Nehmer der dem Geber keine der Einreden und Deductionen, wovon im nachfolgenden Capitel die Rede sein soll, zu opponiren hat, kann, wie bereits in № 911 gesagt wurde, die Rückzahlung nicht verweigern unter dem Vorgeben, dass seine Speculation keinen guten Erfolg gehabt; dass er die ganze Ladung oder einen Theil derselben verloren; oder dass ihr Werth sich insbesondere durch andere Ereignisse, als diejenigen wofür der Geber haftet, vermindert hat; auch kann er zur Befreiung der Zahlung nicht anbieten einen Theil der Ladung zu abandonniren, es müsste denn ausdrücklich bedungen worden sein.

Die Zahlung muss in der Münze geschehen, die am Orte und zur Zeit des Contracts Curs hatte, wenn sich nicht aus einem Umstande ergibt, dass man eine andere Münze verstanden habe. Daraus folgt, dass wenn das, im Auslande oder sogar auf den französischen Inseln, die noch nicht dem Münzsystem des Königreichs unterworfen wären, gemachte Darleihen in Frankreich zurückzuzahlen wäre, die Reduction nach dem Curs des Ortes und Tages des Vertrags gemacht würde.

917. Hat der Nehmer keine Frist bestimmt, so kann er gleich bei abgelaufener Zahlungszeit gerichtlich belangt werden; gewöhnlich wird aber eine Frist im Vertrag bestimmt. Aus welchem Grunde er auch verhindert würde die Zahlung sogleich zu leisten, so würde die Prämie, selbst wenn sie pr. Monat stipulirt wurde, nicht fortlaufen, sie hört mit der Gefahr auf und der Nehmer ist nur den gewöhnlichen Zins vom Tage der Einklage schuldig, falls nicht ausdrücklich bedungen wurde, dass er von Rechtswegen laufe [1]).

Ist nichts Entgegengesetztes bestimmt, so muss die Zahlung, am Orte wo die Gefahr aufhört, geleistet werden, auch wenn er nicht das Ende der Reise ist. Ist Niemand an diesem Orte an den die Zahlung legitim gemacht werden kann, so kann sie der Bodmereynehmer gerichtlich deponiren, oder die Gelder aufbewahren, um sie bei seiner Rückkehr heimzuzahlen, in welchem Fall er keine Verzugszinsen schuldet, selbst wenn deren bestimmt worden wären. Dieses Geld ist aber auf seine Gefahr, und würde er zu Erfüllung seiner Verbindlichkeiten Wechsel remittiren, so wären sie für seine Rechnung, er müsste denn in Auftrag des Gläubigers remittirt haben.

Jede Klage aus einem Bodmereybriefe verjährt nach fünf Jahren vom Tage seiner Ausstellung, wenn nicht in der Zwischenzeit ein Schein, eine Verschreibung oder eine anerkannte Rechnung vorhanden ist, oder der Anspruch gerichtlich angebracht ist [2]). Die Vorschriften in dieser Beziehung sind die nämlichen, wie diejenigen, welche in № 863 angegeben wurden.

Zweiter Abschnitt.

Rechte des Bodmereygebers auf die verbodmeten Sachen.

918. Der Bodmereygeber hat für Alles was er zu fordern hat, ein dingliches Vorzugsrecht auf die verbodmeten Sachen. Sind sie der Beschaffenheit nach verschieden, d. h. hat er zugleich auf Schiff und Ladung dargeliehen, so ist dieses Vorzugsrecht so untheilbar, dass wenn das Schiff zu Grunde ginge und die Waaren gerettet würden, diese auf das ganze Darleihen verpfändet blieben und umgekehrt, ohne dass er darthun muss, dass die Gelder wirklich zu dem angegebenen Gegenstand verwendet wurden. Da es aber geschehen könnte, dass diese nämlichen Gegenstände gegen andere Privilegien verpfändet wurden, so soll im VIII. Hauptstück die Rangordnung angegeben werden, die dem Darlehen angewiesen ist, je nachdem es auf das Schiff oder die Ladung gemacht wurde.

---

1) C. G. B. 1154. 2) H. G. B. 432, 434.

In keinem Fall kann der Bodmereygeber von demjenigen primirt werden, dem der Bodmereynehmer die verbodmeten Gegenstände verkauft hätte; jedoch bleibt dem Käufer gegen den Verkäufer, der ihm eine Sache geliefert hat, über deren Eigenthum er nicht mehr frei verfügen konnte [1]), die Klage wegen Prellerei offen. Dieser Käufer könnte nicht behaupten, dass weil auf unbewegliche Güter keine Hypothek bestellt werden kann [2]), der von ihm gekaufte Theil frei von allen Schulden des Verkäufers sei; denn gerade die zum Nachtheil des Privilegiums verkauften Sachen waren beim Darlehen noch in den Händen des letztern. Ist von einem Schiffe die Rede, so sind die Rechte des Käufers nur dann in Bezug auf die Gläubiger des Verkäufers unwiderruflich, wenn es eine Reise unter dem Namen des Käufers gemacht hat [3]); und ist die Rede von Waaren, so sind diese Rechte in Bezug auf Dritte, denen sie verbodmet sind, nur durch deren Auslieferung unwiderruflich [4]).

Dritter Abschnitt.

Zusammentreffen mehrerer Bodmereygeber.

919. Sind mehrere successive Bodmereyen auf den nämlichen Gegenstand geschlossen worden, so unterscheidet man, ob sie das Schiff oder die Waaren betreffen.

Das für die letzte Reise des Schiffes gemachte Darlehen, geht demjenigen vor, das für eine frühere Reise gegeben wurde [5]). Als neues Darlehen gilt aber nicht ein älteres, das fortgelaufen oder erneuert worden ist. Es wird vermuthet, dass die Gelder des letzten Bodmereygebers gedient haben, damit das Schiff die Reise machen kann, was man nur uneigentlicherweise von denjenigen sagen kann, die bei Anlass einer ersten Reise dargeliehen zur Erneuerung oder Fortsetzung für eine zweite gelassen wurden.

Aus dem nämlichen Grunde wird die während der Reise geschlossene Bodmerey derjenigen vorgezogen, die vor der Abreise geschlossen wurde, und fanden deren mehrere während der nämlichen Reise Statt, so wird die jüngere immer der ältern vorgezogen.

Z. B. Ein Capitain verbodmet sein Schiff vor seiner Abreise von Bordeaux; in St. Domingo angekommen, nimmt er für neue Bedürfnisse abermals Geld auf; bei der Rückkehr macht er wieder ein Anlehen in Cadix, der letzte Darleiher wird dem zweiten und dieser dem ersten vorgezogen. Dieser Vorzug beruht auf dem Grunde, dass das letzte Darlehen für die unumgänglichen Bedürfnisse der Reise nöthig war, und dass, wenn es nicht gemacht worden wäre, das Pfand das auf den frühern Darlehen haftet verloren gegangen wäre.

1) P. G. B. 405. 2) C. G. B. 2119. 3) H. G. B. 193. 4) C. G. B. 1141. 5) H. G. B. 323.

Hätten aber Mehrere im nämlichen Orte wegen des nämlichen Bedürfnisses auf Bodmerey geliehen, so würde man in jeder Classe keine Rücksicht auf die Daten der respectiven Verträge nehmen.

Uebrigens würde ein Anlehen, das der Rheder für seine Privatbedürfnisse und nicht der Capitain wegen derjenigen der Reise aufgenommen, den angegebenen Vorzug nicht geniessen, es würde demjenigen, das vor der Abreise gemacht worden, gleich geachtet.

Die Bodmereyen auf die Ladung können ebenfalls vor oder während der Reise Statt haben; die frühern concurriren mit den spätern ohne Rücksicht auf das Datum. Wurden sie aber auf der Route gemacht, so muss der dabei gehabte Zweck unterschieden werden; geschah es nur, um neue Einkäufe zu machen, um die Ladung zu vermehren, so hat kein Vorzug statt; geschah es aber, um eine für die Bedürfnisse des Schiffes oder zur Rettung der Ladung contrahirte Schuld wie z. B. ein Loskauf, eine Contribution zur Havarie etc. abzulösen, so werden sie den vor der Abreise geschlossenen Verbodmungen vorgezogen; ebenso verhält es sich mit der Verbodmung des Schiffes.

In № 855 sind die Vorchriften angegeben worden die befolgt werden müssen, wenn über den nämlichen Gegenstand Bodmerey und Assecuranz vorhanden ist.

Fünftes Capitel.

Von den Einreden oder den Deductionen, welche der Nehmer dem Geber opponiren kann.

920. Der Nehmer ist nur im Fall glücklicher Ankunft zu zahlen verbunden. Sie kann aber nicht eine glückliche genannt werden, wenn die verbodmeten Gegenstände untergegangen sind, oder Havarien erlitten haben, die man weder dem innern Verderb, noch dem Versehen des Nehmers oder derjenigen, deren Versehen er garantiren und tragen muss, zuschreibt[1]. Wie aber bereits in № 770 bei Gelegenheit der Assecuranzen gesagt wurde, darf der Untergang nicht mit der Havarie verwechselt werden. Da die Vorschriften in beiden Fällen verschieden sind, so sollen sie in nachfolgenden zwei Abschnitten getrennt gegeben werden.

---

1) H. G. B. 325, 326, 327.

Erster Abschnitt.

Von den Einreden des Bodmereynehmers bei gänzlichem Verlust des Schiffes.

921. Man unterscheidet das Unglück das dem Schiff begegnet von demjenigen das die Waaren trifft; der Schiffbruch, das Scheitern, die durch Seeunfälle verursachte Unbrauchbarkeit des Schiffes, sind nach № 837 die Hauptfälle des gänzlichen Verlustes des Schiffes, sie befreien den Nehmer von seiner Verbindlichkeit, und dem Geber bleibt nur ein Recht auf die Schiffstrümmer, wofür er sich Rechnung durch denjenigen geben lassen kann, der davon Depositar ist, oder den Erlös davon erhoben hat. Stünde ihm eine Klage gegen den Nehmer zu, so wäre dies nicht in Folge des Bodmerey-Vertrags, sondern weil dieser Nehmer selbst oder durch seine Angestellten zur Bergung oder zum Einziehen des Erlöses der geborgenen Gegenstände geschritten wäre, oder weil er irgend eines Betrugs oder einer Nachlässigkeit sich schuldig gemacht, indem er das, was von ihm zu Erhaltung der Trümmer abhing, nicht gethan hat, und ihre Verhältnisse würden nach den Prinzipien des Mandats regulirt.

922. Der Geber hat auch das Recht die Fracht der geborgenen Güter zu erheben [1]), da sie nach № 716 den Transport bezahlen müssen. Gehörten diese Güter dem Nehmer, so müsste man die Fracht die sie schulden taxiren, damit er dem Geber Rechnung dafür halte. Man unterscheidet aber, ob die Reise durch den Zufall beendigt ist, oder ob der Capitain ein anderes Schiff gemiethet hat. Im erstern Fall hat der Geber nur ein Recht auf die Fracht bis zum Orte wo sich der Zufall ereignet hat, wie sie die Befrachter schuldig sind; im zweiten Fall ist der Geber berechtigt sein Previlegium auf die gesammte Fracht auszuüben, indem er den Ueberschuss derjenigen trägt, welche der Capitain für das neue Schiff zu zahlen verbunden war.

Wenn durch eine Stipulation, die fast niemals gebräuchlich ist, Bodmerey auf Casco und eine andere auf Zubehör getrennt geschlossen wurde, so könnte der Geber auf Zubehör an der Fracht ein Part reclamiren, das dem Werth dieser Zubehör im Vergleich zu demjenigen des Schiffes gleich ist, weil diese Gegenstände zur verdienten Fracht beigetragen haben.

---

1) H. G. B. 386.

Ist die Fracht der glücklich angekommenen Güter vorausbezahlt worden, so muss sie der Nehmer zurückgeben, oder wenigstens das, was davon übrig bleibt; nachdem das Schiffsvolk sein Privilegium ausgeübt hat.

Es verhielte sich aber nicht so mit der Fracht, die auf jedes Ereigniss hin für untergegangene Sachen, als verdient schuldig, oder bezahlt, stipulirt ist. Diese besondere Convention zwischen Befrachter und Verfrachter kann keinen Einfluss auf die Verhältnisse dieses letztern zum Bodmereygeber haben. Sobald sie sich nicht besonders darüber erklärten, sind sie der allgemeinen Vorschrift nachgekommen. Der Bodmereygeber durfte nicht erwarten, dass das verbodmete Schiff eine aussergewöhnliche Fracht verdienen würde, die nach gemeinem Recht dem Verfrachter nicht gebührt; er kann sich nicht auf eine Convention berufen, die ihm fremd ist, und kann nur die Fracht verlangen auf welche er sich Rechnung zu machen hatte.

923. In Betreff der Güter wird jeder Unfall der dem Schiffe begegnete, wodurch ihr Transport an den Bestimmungsort unmöglich wird, als gänzlicher Verlust angesehen. Wenn also ein Schiff das mit verbodmeten Gütern beladen ist, seeuntüchtig wird, und der Capitain kein anderes findet, um die ans Land gebrachten Güter wieder einzuladen, so sind die Parteien im nämlichen Fall wie bei einem Schiffbruch; die Unfälle, die sich zugetragen seitdem die Güter ans Land gebracht wurden, sind für Rechnung des Gebers, weil von diesem Augenblick an die Reise abgebrochen wurde, und die Rechte des Gebers auf das, was von den verbodmeten Sachen übrig geblieben limitirt wurden. Der Nehmer wird blos sein Mandatar, um diese Sachen zu verwalten, auf die zweckmässigste Weise darüber zu verfügen, und Rechnung darüber abzulegen; er ist zu nichts anderm verbunden als sein Mandat genau zu erfüllen.

Würde aber der Nehmer, der seine Güter in ein anderes Schiff einladen kann, vorziehen an Ort und Stelle darüber zu verfügen, so würde er freiwillig die Reise abbrechen. Er musste alles aufbieten um die Güter nach ihrer Bestimmung zu bringen; da in diesem Fall die Veränderung des Schiffes den Vertrag fortbestehen macht, so werden die Kosten der Hin- und Her-Versetzung der Güter, des Verderbens das sie erleiden, und die Vermehrung der Fracht, als Havarie angenommen, die dem Geber zur Last fällt. Der Nehmer kann sich die Befugniss vorbehalten haben unterwegs einen Theil der verbodmeten Güter zu löschen. Wenn seitdem das Schiff untergeht, so hat der Geber keine Ansprüche auf die gelöschten Güter zu machen, er kann blos vom Nehmer den Beweis verlangen, dass bei dem Unglück die übrig gebliebenen Sachen dem Werth der

dargeliehenen Summe wenigstens gleich war [1]), und ist weniger vorhanden, so hat die Reduction Statt, wie im nachfolgenden Capitel gesagt werden soll.

924. Der Nehmer kann keine Ansprüche auf die verbodmeten Waaren unter dem Vorgeben machen, dass ihr Werth ursprünglich die ihm dargeliehene Summe überstiegen; dass sie nur bis zum Belauf des Betrags des Darlehens verpfändet wurden, er sich den Ueberschuss als einen ungedeckten Theil frei erhalten, und dass der Verlust, wie bei der Assecuranz, auf die verbodmeten Sachen und diejenigen, die frei geblieben, verhältnissmässig repartirt werden muss; die Natur des Vertrags streitet dagegen, da ein Schuldner nie mit seinem Gläubiger beim Pfand das er ihm gegeben, concurrirt.

Z. B. A. hat 10,000 fs. auf eine Ladung von 20,000 fs. entlehnt, deren Werth sich am Ende auf 4000 fs. reducirt; er kann die den Versicherern zugestandene Begünstigung nicht anrufen, um mit dem Bodmereygeber nach № 855 zu concurriren, und kann nicht verlangen wegen der 4000 fs., die von den geborgenen Gütern übrig geblieben, in Contribution einzustehen, als wenn er sein eigener Versicherer zur Hälfte wäre. Anders verhielte es sich aber, wenn die 10,000 fs. nicht auf die ganze Ladung, sondern nur auf einen ideellen Theil derselben, z. B. auf $\frac{1}{2}$, $\frac{2}{3}$ entlichen worden; dann würde der Bodmereynehmer für den frei gebliebenen Theil concurriren. Im ersten Fall ist das Ganze der Ladung verpfändet gewesen, im andern war es nur die untheilbare Hälfte.

925. Zu diesen Einreden die der Nehmer aus der Natur des Vertrags selbst schöpft, möchte der Billigkeit gemäss noch eine andere in folgender Hypothese hinzuzufügen sein: z. B. A. nimmt Bodmerey auf eine Pacotille; das Schiff muss aber, nachdem die Reise angefangen war, aus Furcht von Capern genommen zu werden, wieder zurückkehren, es wäre dann ungerecht von ihm Capital und Prämie ganz zu verlangen, da er jedes Gewinnes beraubt ist, und die unterwegs ausgeschifften Sachen vielleicht nicht zur Hälfte des kostenden Betrags verkauft werden könnten. Die Final-Bedingung des Vertrags war, dass das Schiff an den Bestimmungsort gelange, wo der Bodmereynehmer seine Waaren verkaufen und dagegen Retouren kaufen konnte, wodurch er ein gewinnbringendes Geschäft gemacht hätte, das ihm die Mittel an Händen gab seine Verbindlichkeiten zu erfüllen. Nur im Fall einer glücklichen Reise hat er Capital und Prämie zu zahlen versprochen, und da eine höhere Gewalt diese Reise unmöglich machte, so ist die Bedingung nicht erfüllt; es ist daher natürlich, dass der Contract modificirt werde.

---

1) H. G. B. 329.

Zweiter Abschnitt.

Von den Einreden des Bodmereynehmers im Fall einer Havarie.

926. In welchem Zustande auch die verbodmeten Sachen an ihrer Bestimmung ankommen, muss der Nehmer Capital und Prämie rimborsiren, haben sie aber Havarie gelitten, so muss ihn der Geber dafür entschädigen [1] [2]).

Unter Havarie in Bezug auf den Bodmerey-Vertrag sind alle Verluste, Schäden oder Ausgaben zu verstehen, welche die verbodmeten Sachen durch höhere Gewalt oder durch Seeunfälle treffen [3]).

Bei particulärer Havarie muss der Geber dem Nehmer für das, was dieser an Contribution zahlen muss, oder für die Summe zu welcher die verbodmeten Sachen abgeschätzt wurden, die zur gemeinschaftlichen Rettung zum Opfer gebracht worden, Rechnung halten; jedoch hat er nach № 855 als Subrogirter das, was die andern Verpflichteten für ihre Contribution zahlen müssen, zu empfangen. Betrifft das Darlehen nur einen aliquoten Theil, so wird der Verlust verhältnissmässig zwischen Geber und Nehmer getragen [4]).

---

1) H. G. B. 330. 2) Hat der Bodmereygeber die Havarie unbedingt zu bezahlen, oder wird sie vom Capital abgezogen? diese Frage ist nicht gleichgiltig, wie dies ein Beispiel darthun wird. Z. B. Auf eine Ladung nach den Antillen bestimmt, sind 20,000 fs auf Bodmerey zu 30 % Prämie = 6,000 fs. geliehen worden. Die verbodmeten Gegenstände haben in Folge eines Sturmes eine Havarie erlitten, die 5,000 fs. beträgt. Wird sie pure vom Bodmereygeber bezahlt, so hat er sein Capital von 20,000 fs. nebst 6,000 fs. Prämie, zusammen 26,000 fs. abzüglich 5,000 fs. Havarie, die er sich zu zahlen verbindlich gemacht, = 21,000 fs zu empfangen. Werden aber die 5,000 fs. Havarie auf das Capital verrechnet, so empfängt er nach Abzug derselben 15,000 fs. und 30 % Prämie vom reducirten Capital = 4500 fs. folglich nur 19,500 fs. in Allem.

Durch letztere Art hat der Bodmereygeber weniger Vortheil. Es muss aber entschieden werden, dass die Havarie nicht auf das Capital angerechnet wird, weil es nicht in der Macht des Nehmers stehen darf den Gewinn des Gebers zu vermindern. Dadurch, dass dieser die Havarie bezahlt, hebt er auch ihre Wirkung auf, sie wird angesehen, als habe sie sich nicht zugetragen. Das Capital und die Prämie müssen unangetastet bleiben. Würde jedoch der Bodmereygeber der zur Zahlung der Havarie aufgefordert wird, sie verweigern, dann müsste sie auf das Capital angerechnet werden.

Rogron, code de commerce expliqué, Note zu Art. 330.

3) H. G. B. 397. 4) Der Meinung von *Pardessus*: der Bodmereygeber habe den ganzen Antheil an Contribution die den verbodmeten Gegenstand trifft, zu tragen, falls er nicht für einen aliquoten Theil verbodmet worden, z. B. für ½ wenn 1500 fs. auf einen Werth von 3000 fs. dargeliehen wurden, widerspricht *Fremery* in seinen „*études de droit commercial*" S. 263, und behauptet

Z. B. Eine Pacotille, die einen Werth von 3000 fs. hatte, wurde zur Hälfte verbodmet. Der Werth der Pacotille reducirt sich in Folge der Havarien auf 2000 fs. Da der Geber nur ein Recht auf 1000 fs. hat, so verliert er nur in Betracht des verbodmeten Quantums, und die Contribution zur Havarie wird verhältnissmässig von Geber und Nehmer getragen. Es verhielte sich aber nicht so, wenn man auf die ganze Pacotille 1500 fs. geliehen hätte, obgleich sie 3000 fs. werth war.

Ist die Havarie eine particuläre (simple) [1]), so trägt der Bodmereygeber die Summe auf welche sie abgeschätzt, und wird nur dann subrogirt, wenn der Nehmer berechtigt ist sich dafür rimborsiren und durch Andere garantiren zu lassen.

Da die Aufmachung der Havarie - Rechnung sehr complicirt ist, wenn ein Schiff durch Sturm und Unwetter genöthigt ist in mehrere successive Nothhäfen einzulaufen, um da zum gemeinschaftlichen Besten die erlittenen Seeschäden zu repariren und die Kosten durch aufgenommene Bodmereygelder zu bezahlen, so soll hiernach, weil *Pardessus* keine solche Berechnung gibt, ein Beispiel hierüber, das aus den „*études de droit commercial*“ von *Fremery* S. 269 u. f. entnommen ist, aufgestellt werden.

---

sie sei unrichtig, selbst wenn man annehmen würde, dass der Gegenstand ganz verbodmet wurde; als Grund dieser Behauptung führt er an, dass wenn ein Gegenstand der einen Werth von 100,000 fs. hat für 1000 fs. verbodmet wurde, so würde eine Contribution von 1 % die Forderung des Darleihers absorbiren. Es scheint demnach evident, dass er nur im Verhältniss der 1000 fs. contribuiren kann, da er nur das Risico gelaufen ist 1000 fs. zu verlieren. A. d. H.

1) Da die particulären Havarien im Werke zerstreut angegeben sind, so sollen sie hier zusammen angeführt werden. Dazu rechnet man: 1) die Beschädigung der Waaren durch innern Verderb, durch Sturm, Nehmung, Schiffbruch oder Strandung; 2) die für die Bergung aufgewandten Kosten; 3) der durch Sturm oder andere Seeunfälle entstandene Verlust an Ankertauen, Ankern, Segeln, Masten und Tauwerk; die durch den Aufenthalt im Nothhafen entstandenen Kosten, das Einlaufen in denselben mag durch den zufälligen Verlust jener Gegenstände, oder durch das Bedürfniss Proviant einzunehmen, oder um einen Leck auszubessern, entstanden sein; 4) Kost und Heuer der Matrosen während des Aufhalts, wenn das Schiff nach seiner Reise auf Befehl einer Macht in Beschlag genommen ist, und während der Reparaturen die daran vorgenommen werden, in sofern nämlich das Schiff auf die ganze Reise gemiethet ist; 5) Kost und Heuer der Matrosen während der Quarantaine, das Schiff mag nun auf die Reise oder auf den Monat gemiethet sein; oder überhaupt die blos für das Schiff oder blos für die Güter, seit der Ladung und dem Abgang bis zur Rückkehr und Löschung bestrittenen Kosten und erlittenen Schäden. Die Schäden, welche sich deshalb an den Waaren ereignet haben, weil der Capitain unterlassen hat, die Lucken zu verwahren, das Schiff im Hafen hinlänglich befestigen zu lassen, oder gutes Hebe- oder Windezeug zu liefern, so wie alle andere durch Nachlässigkeit des Capitains oder des Schiffsvolks eingetretene Unfälle gehören gleichfalls zur particulären Havarie, und fallen dem Eigenthümer der Waaren zur Last, wofür er jedoch seinen Rückgriff gegen den Capitain, das Schiff und die Frachtgüter hat. H.-G. B. 403, 405.

Die Brigg „Aline" ist von Havre mit einer da eingenommenen und nach Marseille destinirten Ladung ausgegangen. Der Rheder hat bei A. in Havre 10,000 fs. aufgenommen und diesem dafür das Casco verbodmet. Der Capitain ist durch Sturm und Unwetter genöthigt in Cowes einzulaufen und hier die erlittenen Beschädigungen ausbessern zu lassen. Er nimmt dazu bei B. 20,000 fs. auf und verbodmet dagegen Schiff und Ladung. Von da geht er wieder in See, allein ein neuer Sturm verursacht neue Beschädigungen und nöthigt ihn in Corunna einzulaufen, um da auszubessern. Dies verursacht da einen Kostenaufwand von 40,000 fs., die der Capitain bei C. aufnimmt und dafür ebenfalls Schiff und Ladung verbodmet. Das Schiff kommt endlich in Marseille an, nachdem es, so wie die Ladung durch Unwetter noch starke Beschädigungen unterwegs erlitten hatte. Die Ladungsinteressenten sind genöthigt die beiden Bodmereydarlehen, die sich auf 60,000 fs. belaufen, vorzuschiessen. Nachdem die sämmtlichen Rechnungen und Belege über die vorgefallenen Reparaturen und andere Unkosten den zur Aufmachung der Dispache-Rechnung bestellten Sachverständigen übergeben worden, so ist folgende Dispache classificirt und aufgemacht worden.

	Havarie grosse		Havarie particul.	
	Schiff	*Ladung*	*Schiff*	*Ladung*
1) Schäden von Havre nach Cowes..	10,000	—	5,000	5,000
2) Schäden von Cowes nach Corunna..	18,000	2,000	12,000	10,000
3) Havarie grosse von Corunna bis Marseille....................	4,000	6,000	—	—
	32,000	8,000	17,000	15,000

Das Darlehen von B. in Cowes diente zur Zahlung aller Schäden von Havre bis Cowes, dasjenige von 40,000 fs. von C. in Corunna diente zur Zahlung der Schäden von Cowes bis Corunna, mit Ausnahme von 2000 fs. Werth geworfener Waaren. Demnach muss die Contribution zur Havarie grosse regulirt werden. Diese Havarie trifft:

Das Schiff:

für reparirte Schäden in Cowes................	10,000		
desgl. in Corunna.......................	18,000		
zum Opfer gebrachte Gegenstände, die nicht reparirt werden........................	4,000		
Totalsumme der Havarie grosse die das Schiff erlitten..................................		32,000	

Die Ladung:

Geworfene Güter (Fracht inbegriffen) von Havre nach Corunna	2,000		
desgleichen (Fracht inbegriffen) von Corunna bis Marseille..........................	6,000		
Gesammtsumme der Havarie grosse, welche die Ladung erlitten		8,000	
Totalsumme der Havarie grosse			40,000

Da jeder Bodmereygeber zur Entlastung der Bodmereynehmer zur Havarie grosse von der Zeit an, von welcher er dargeliehen hat, contri-

buiren muss, so muss für jeden Anhaltsort und für denjenigen der Bestimmung eine besondere Rechnung aufgemacht werden, wenn auch die Personen, welche zur Contribution beitragen müssen, variiren können, so bleibt die Contributions-Masse unveränderlich auf den Werth dessen was am Bestimmungsort geborgen ankommt festgesetzt, vorbehältlich der dem Schiffe zugestandenen Begünstigung. Diese contribuirende Masse besteht: aus der Hälfte des Werthes des Schiffes; aus dem Werthe der gebrachten Opfer, die durch Contribution zu vergüten sind; aus der Hälfte der Fracht; aus dem Werth der angekommenen Güter, und aus dem Werth derjenigen, die zum Opfer gebracht wurden.

Diese Werthschaften belaufen sich nach Schätzung der Sachverständigen, wie folgt:

Das Schiff:

Werth bei Ankunft 12,000; wovon die Hälfte	6,000			
Nicht reparirte Schäden	4,000			
		10,000		
Fracht 20,000, wovon ½		10,000		
Gesammtsumme für das Schiff			20,000	
Die Ladung:				
Werth bei Ankunft		74,000		
Geworfene Güter (Fracht abgezogen)		6,000		
Totalsumme für das Schiff			80,000	
Contribuirende Masse				100,000

Demnach werden sich die drei getrennten Contributionen wie folgt herausstellen:

1. Contribution zur Havarie grosse von Havre nach Cowes.

Die Havarien belaufen sich auf 10,000 fs.

da die contribuirende Masse 100,000 • beträgt, so contribuirt jeder Interessent 10% wie folgt:

A. in Havre ist interessirt zur Entlastung des Rheders für[1])	10,000	à 10 %	1,000
der Rheder ist auch noch interessirt für. .	10,000	•	1,000
Totalsumme das Schiff betreffend	20,000	•	2,000
die Ladung	80,000	•	8,000
	100,000		10,000

2. Contribution zur Havarie grosse von Cowes nach Corunna.

Die Havarien betragen 20,000 fs. Da die contribuirende Masse sich auf 100,000 fs. beläuft, so beträgt dies 20% für jeden Interessenten.

---

1) Die Begünstigung zur Hälfte des Werthes beizutragen ist nur dem Schiffe gestattet; der Bodmereygeber hätte keinen Grund zu sagen, dass er dabei associirt sein muss und nur mit 5,000 fs. zu contribuiren habe. *Fremery.*

B. in Cowes, der für 20,000 fs. Bodmereygeber ist, wovon 15,000 das Schiff und 5,000 die Ladung treffen, ist zur Entlastung von A. und des Rheders für..... 15,000............ à 20 % 3,000
interessirt.

A. bleibt blos für.. 5,000............ . 1,000
interessirt.

Das Schiff trägt zusammen 20,000 à 20 % 4,000
(NB. der Rheder hat kein Interesse mehr.)

B. ist zur Entlastung der Ladung interessirt
für.............. 5,000............ . 1,000
die Ladung für... 75,000............ . 15,000
Total der Ladung. 80,000 16,000
100,000 20,000

3. Contribution zur Havarie grosse von Corunna bis Marseille.

Die Havarien betragen 10,000 fs. was 10 % für jeden Interessenten ausmacht.

C. in Corunna, der auf Schiff und Ladung 40,000 fs. auf Bodmerey dargeliehen hat, wovon 30,000 das Schiff und 10,000 die Ladung treffen, ist zur Entlastung von B., A. und des Rheders mit 30,000 fs. interessirt; demnach muss er zuvörderst das Ganze der Contribution des Schiffes folglich.............................. 20,000 à 10 %....... 2,000
dann für die Ladung;

C. ist noch interessirt für 20,000 fs. nämlich für 10,000, welche die Ladung treffen u. 10,000, die, wenn sie auch das Schiff treffen, sogar auf die Ladung verpfändet sind; dies beträgt 20,000 . 2,000

B. für dessen Darlehen ebenfalls Schiff und Ladung vereint verbodmet sind muss ebenfalls zur Entlastung der Ladung beitragen, also... ...... 20,000 . 2,000
bleibt für die Ladung........... 40,000 . 4,000
Total der Ladung..... 80,000 . 8,000
100,000 . 10,000

Demnach zahlt er zur Havarie grosse:

Die Ladung,

für Havarien von Cowes.................. 8,000
" von Corunna............... 15,000
" in Marseille................ 4,000
27,000

der Rheder zahlt die Havarien von Cowes........... 1,000

Der Bodmereygeber A. zahlt:

für Havarien in Cowes.................... 1,000
" in Corunna................. 1,000
2,000

Der Bodmereygeber B. zahlt:

für Havarien von Corunna 3,000 + 1,000 = 4,000
" in Marseille................. 2,000
6,000

Der Bodmereygeber C. zahlt:

für Havarien in Marseille 2,000 + 2,000 = 4,000

Totalsumme der Havarie grosse...... 40,000

Nämlich, wie oben gesagt wurde:

für das Schiff 32,000
„ die Ladung 8,000
40,000

Die Liquidirung der Contributionen und Ausstände wird sich demnach folgendermassen herausstellen:

die Ladung schuldet:
für Contribution 27,000
für Havarie kommt ihr zu 8,000
sie schuldet netto 19,000

der Rheder reclamirt:
für Havarien 32,000
er schuldet für Contribution ... 1,000
er hat netto zu fordern ... 31,000

A. hat nichts zu fordern, er schuldet aber 2,000
B. desgl. desgl. 6,000
C. desgl. desgl. 4,000
31,000 31,000

Das Definitiv-Resultat wird demnach in Betreff der Parteien folgendes sein:

C. empfing von den Eignern der Ladung 40,000
er restituirt (da er dafür gebürgt hat) ... 4,000
die Eigner der Ladung werden ihm bezahlt haben, netto 36,000

B. empfing von den Eignern der Ladung 20,000
er restituirt 6,000
die Eigner der Ladung werden ihm netto bezahlt haben 14,000

Demnach haben die Eigner der Ladung vorgeschossen 50,000

Sie schulden aber:

1. für particuläre Havarien die der Ladung, die von den auf Bodmerey aufgenommenen Geldern bezahlt wurden, und zwar:
in Cowes 5,000
in Corunna 10,000
15,000

2. für ihren Beitrag zur Havarie grosse 19,000
34,000

der Rheder schuldet demnach den Eignern der Ladung 16,000
und ausserdem an A. 10,000
ferner für Bodmerey-Prämie 1,000
11,000
ab, die Contribution von A. zur Havarie grosse 2,000
der Rheder schuldet demnach an A. 9,000
der Rheder schuldet in Allem 25,000

Transport 25,000

Die Fracht nach Abzug der vorhergegangenen Privilegien beläuft sich auf 10,000

das Schiff wurde taxirt oder verkauft zu 12,000

Zusammen 22,000

Diese sind zu vertheilen:

1. an die Eigner der Ladung die dem B. und C. subrogirt wurden, und für sie .... 16,000 beträgt;
2. an A., der auf seine Forderung von 9,000 fs. nur .... 6,000 empfängt; wie oben 22,000

der Rheder bleibt persönlicher Schuldner von A. für 3,000

Anmerkung. Sind die Eigner der Ladung assecurirt, so nehmen sie ihren Regress an die Assecuradeure, 1) für ihre Contribution zur Havarie grosse mit 27,000 fs., vorbehältlich des Verhältnisses der Schätzung in der Police zum Werthe am Löschplatze; 2) für die particulären Havarien, die sich auf 15,000 fs. belaufen, und aus Ausgaben bestehen.

Was den Rheder betrifft, so kann man annehmen die Rechnung sei folgende:

Im Soll

Kosten der Ausrüstung und Extra-Ausgaben	100,000
Asseccuranz-Prämie von 90,000 fs. angenommener Werth des Risico der nach dem Bodmerey-Anlehen zu laufen blieb, à 2 %	1,800
Zahlung an A. pr. Saldo	3,000
	104,800

Im Haben

Empfangen von A. auf Bodmerey		10,000
Von den Assecuradeuren, laut Rechnung:		
Particuläre Havarien	17,000	
ab davon, für Differenz zwischen alt und neu auf 12,000 ⅓	4,000	
	13,000	
Befreiung 3 % auf 90,000 fs.	2,700	
		10,300
Havarie grosse	1,000	
Befreiung von Beschädigung 3 % ...	2,700	
		20,300
Verlust auf die See-Unternehmung, obgleich das Schiff assecurirt war		84,500
		104,800

Dieser enorme Verlust rührt hauptsächlich von der Verminderung im Werth des Schiffes her, wofür die Assecuradeure nicht einstehen.

Besagter Verlust besteht demnach aus:

F. 1,000	Verlust an der Contribution zur Havarie grosse, die von den Assecuradeuren nicht rimborsirt wird, da sie davon befreit sind.
2,700	Befreiung der Versicherer an der particulären Havarie.
80,800	Verminderung im Werth des Schiffes.
84,500	Totaler Verlust auf die Unternehmung.

Das Schiff hat also gekostet:

An Ausrüstung		100,000
Assecuranz-Prämie		1,800
Zunahme an Werth durch Ausbesserungen	17,000	
gegen das was nur nach	13,000	
werth war, bleiben		4,000
Bodmerey-Prämie von A.		1,000
kostender Betrag des Schiffes		106,800
Es producirte aber nur:		
Nicht reparirte Beschädigung die in der Contribution erhoben wird	4,000	
Fracht	10,000	
Schiff	12,000	
		26,000
Verlust durch Verminderung an Werth		80,800 [1]

Man kann, wie № 895 gesagt wurde, übereinkommen, dass der Nehmer für diese zweite Art Havarie nicht gehalten ist; [2]) dies ist aber nicht der Fall in Betreff der Havarie grosse, sonst hiesse dies

1) Diese Anmerkung, s. S. 297, gibt an, wie sich die Lage der Verlader und hauptsächlich diejenige des Rheders in dem angeführten Beispiel herausstellt. Das Soll des Conto, das der Rheder seiner Unternehmung errichtete, begreift dessen sämmtliche Ausgabe. Das Haben gibt die Summe an, die er wieder empfangen hat, und es ergibt sich daraus: 1) dass der Rheder für den reellen Schaden in particulärer Havarie, der sich auf 13,000 fs. beläuft, nach Abzug von 3 % frei von Beschädigung, die in der Assecuranz-Police zu Gunsten des Versicherers stipulirt wurden, nur 10,300 fs. empfängt; 2) dass diese 3 % Befreiung den Schaden oder den Antheil des Rheders in Havarie grosse übersteigen, er folglich nichts darin anzusprechen hat, und dieser Punkt in der Rechnung nur vorkommt, um sich vom Resultat Rechenschaft geben zu können; die 1,000 fs. Verlust für den Rheder, die er für seine Contribution in Havarie grosse bezahlt, stehen demnach in der darauf folgenden Verlustrechnung oben an, und können vom Versicherer nicht rimborsirt werden, da dieser für diese Art Schaden bis zum Belauf von 2,700 fs. oder 3 % der versicherten Summe, befreit ist. A. d. H.

2) H. G. B. 330.

den Bodmerey-Vertrag denaturiren, weil der Geber nur die Erhaltung seines Pfandes dem Opfer schuldig ist, das diese Havarie erzeugt.

Die Summen die der Geber auf diese Weise rimborsiren muss, werden zu Verminderung der Prämie auf das auf Bodmerey geliehene Capital geschlagen, jedoch nur vom Tage an, an welchem der Geber zur Contribution gerichtlich aufgefordert wurde.

Sechstes Capitel.

Vom Ristorno, oder der Aufhebung des Bodmerey-Vertrags bei Mangel oder Unzulänglichkeit der verbodmeten Gegenstände.

927. Aus Allem was gesagt wurde, ergibt sich, dass das Darleihen auf Bodmerey für den Entlehner kein Mittel sein darf, sich ungerechter Weise zum Nachtheil des Darleihers zu bereichern. Daraus folgt, dass wenn die Waaren keinem Risico ausgesetzt wurden, oder wenn man dabei nur einen Werth aussetzte, der weniger als die entliehene Summe beträgt, so wird diese Summe, oder der Theil der den Werth der in Risico gesetzten Sachen übersteigt, nicht mehr angesehen, als sei er auf Bodmerey geliehen worden. [1])

Ausser den bereits angegebenen Merkmalen ist dieser Vertrag ein bedingungsweiser. Obgleich aus der Einwilligung der Parteien, und wenn man sogar will, aus der Uebergabe der geliehenen Sachen oder Werthschaften perfecte und unwiderrufliche Obligationen entstehen: so liegt es in seinem Wesen, dass er nur in so fern die ihm eigenthümlichen Wirkungen hervorbringe, als die verbodmeten Sachen Seegefahren ausgesetzt waren. Diese Bedingung ist nothwendigerweise darunter verstanden, wie dies nach № 871 der Fall für die Assecuranz ist, und wenn sie nicht in Erfüllung geht, so ist das Darlehen nicht aleatorisch und geht in ein gewöhnliches Darlehen über; dann hat eine verhältnissmässige Verminderung sowohl auf das Capital als die Prämie Statt, die man Ristorno (*ristourne*) nennt.

Erster Abschnitt.

Vom Ristorno, wenn der verbodmete Gegenstand keiner Gefahr ausgesetzt ist.

928. Wird kein Gegenstand einer Gefahr ausgesetzt, so findet das Ristorno Statt, ohne dass der Bodmereygeber sich dagegen weigern kann, selbst wenn er vorgäbe, dass die Reise durch Veranlassung

---

1) H. G. B. 316, 317, 329.

oder Verschulden des Nehmers nicht vor sich ging. Würde in diesem Fall der Geber die Zahlung der Prämie verlangen, so würde er den Preis eines Risico erhalten, das er niemals gelaufen wäre. Er hat daher nur ein Recht auf sein Capital und die gesetzlichen Zinsen im Handel, vom Tage des Darleihens.

Ausserdem wird ihm noch, wie es der Analogie nach bei der Assecuranz ist, (s. № 873) ½ Procent als eine Art Entschädigung für Mühwaltung, Unterschriftsgebühr und Gänge zu welchen der Vertrag Anlass gegeben, auf die in ein einfaches Darlehen reducirte Summe zugestanden.

Eine Gefahr ist nicht vorhanden, wenn der Bodmereynehmer die Reise freiwillig aufgibt, oder wenn Sachen verladen werden, die nicht im Contract angegeben sind, oder wenn sie für eine andere als die übereingekommene Reise expedirt werden, oder wenn das Schiff nicht abgeht, oder auch, wenn es nach einer andern Bestimmung abgeht.

Wenn die der Ladung substituirten oder die verbodmeten Gegenstände, die nach einer andern Bestimmung als die im Vertrag angegebene dirigirt wurden, glücklich ankommen, so kann der Bodmereygeber wegen der Zahlung seines Capitals und der gesetzlichen Zinsen kein dingliches Recht, nicht einmal als Versatz auf diese Sachen verlangen.

Zweiter Abschnitt.

Vom Ristorno wegen Unzulänglichkeit von Sachen, die dem Risico ausgesetzt sind.

929. Aus Allem was über die Natur des Darlehens auf Bodmerey, den Bestand und die Bezeichnung der verbodmeten Sachen gesagt wurde, ergibt sich, dass der Bodmereygeber berechtigt ist vom Nehmer den Beweis zu verlangen, dass sich im Schiffe, im Augenblick wo es verloren ging, für seine Rechnung Güter bis zum Belauf des Bodmerey-Darlehns befanden; [1]) oder falls er entlehnt hat um über See Einkäufe zu machen, dass die dazu bestimmten Gelder sich in Natura auf dem Schiffe befanden. Würde dieser Beweis geführt, so kann ihn der Bodmereygeber contestiren.

Die Ladung muss, wie in № 832 gesagt wurde, durch Connossemente, Declarationen des Capitains und alle andern Mittel, die als Beweis zugelassen würden, dargethan werden. [2])

1) H. G. B. 329. 2) H. G. B. 283.

Was den Werth betrifft, so ist in № 833 angegeben worden, wie derjenige der Waaren erwiesen werden muss; derjenige des Schiffes wird durch Aufweisung beweiskräftiger Papiere oder durch einen Bericht von Sachverständigen begründet.

Da aber im Assecuranz-Vertrag die Unzulänglichkeit aus Betrug oder blos aus Irrthum entstehen kann, so soll dieser Unterschied in nachfolgenden zwei §. §. angegeben werden.

§. 1.

Vom Ristorno, in Folge von Betrug des Bodmerey-nehmers.

930. Ergibt sich aus der Verification, dass sämmtliche verbodmete Sachen keiner Gefahr ausgesetzt waren, oder dass diese Sachen nicht den angegebenen Werth haben, so kann sich der Nehmer rechtfertigen, wenn er beweiset, dass das Deficit in der Ladung oder das was die Schätzung überschreitet, von irgend einem Irrthum von seiner Seite oder von derjenigen seines Commissionärs herrührt.

Man müsste in diesem Betracht das, was in № 878 gesagt wurde, befolgen, jedoch sich nicht an kleinen Differenzen oder unbedeutenden Ungleichheiten aufhalten. Der Betrug würde aber immer gegen denjenigen vermuthet, der bereits versicherte Sachen verbodmet hätte, oder der bereits verbodmete Sachen versichern liess, oder auch der, welcher, nachdem er entlehnt und Versicherungen auf die nämliche Ladung nehmen liess, beim Abandon an die Versicherer die Anzeige nicht gemacht hätte, wodurch diese untersuchen könnten, ob das Darlehen und die Versicherungen zusammen vereint dem Werth dieser Gegenstände gleichkommen oder ihn überschreiten.[1])

931. Gelingt es dem Geber den Betrug des Nehmers darzuthun, so kann der Vertrag auf sein Anbringen hin annullirt werden,[2]) und der Nehmer ist dann gehalten die ganze Summe zu rimborsiren, ohne dass er den Vertrag in irgend einem Stück geltend machen kann; dem Geber gebührt aber keine Prämie, weil er keine Gefahr lief. Wahrscheinlich würden ihm aber die Gerichte als Schadloshaltung den im Landhandel üblichen Zins zusprechen.

Der Nehmer kann gegen den ihm bewiesenen oder von ihm eingestandenen Betrug keine Einwendung machen, um sich von der Zahlung der Prämie zu befreien, falls der Geber der nicht zu ristorniren verlangte, nach glücklicher Ankunft die Zahlung des Capitals

1) H. G. B. 379. 2) H. G. B. 316.

und der Prämie forderte; derjenige, welcher den Betrug begangen hat, kann ihn nicht anführen. Da die Aufhebung des Darlehens eine Befugniss ist, die dem betrogenen Darleiher zusteht, so kann er allein sie geltend machen.

Zwar hatte er im Fall glücklicher Ankunft die doppelte Chance gehabt, die dargeliehene Summe und die Prämie zu verlangen, und sich im Fall von Unglück, vom Risico befreien zu können; dies ist aber eine gerechte Strafe gegen den Nehmer der den Betrug verübt hat.

Diese Rechte des Gebers gehören demjenigen, dem er seine Forderung in den in № 899 erwähnten Fällen übertragen hätte.

§. 2.

Vom Ristorno in Folge von Irrthum des Bodmerey-nehmers.

932. Es kann geschehen, dass ohne Betrug des Nehmers, sämmtliche verbodmete Sachen nicht verladen wurden, oder dass sie nicht einen Werth haben, welcher der dargeliehenen Summe gleich ist. Der Vertrag ist bis zum Belauf des reellen Werths der gegen das Darlehen verbodmeten und verladenen Sachen giltig, und der Ueberschuss macht eine gewöhnliche Forderung aus, wofür der Geber berechtigt ist, nebst Zinsen rimborsirt zu werden.[1] (s. № 928) Das Schiff mag nun zu Grunde gehen, oder glücklich ankommen, der Abzug kann dann vom Nehmer, der in gutem Glauben ist, verlangt werden. Der Geber kann ihm nicht opponiren, dass weil die Reise beendigt und das Schiff glücklich angekommen sei, er von der Chance Nutzen ziehe, weil es möglich war, dass im Fall des Verlusts der Nehmer gegen das Ristorno nichts eingewendet hätte. Letzterer hat aber seinen guten Glauben zu beweisen, und die Umstände in welchen er diese Einrede geltend machen wird, werden ihm mehr oder minder begünstigen.

Die Reduction wird dann nach dem Werth der nach Vertrag effectiv verladenen Gegenstände gemacht.

Z. B. Ein Ladungsinteressent nimmt auf Bodmerey 6,000 fs. gegen 20% Prämie auf; er ladet nur Güter für 3000, fs. ein. Geht das Schiff unter, so verliert der Bodmereygeber nur 3,000 fs., da er auf diese Summe reducirt ist, und der Nehmer kann den Zufall, wodurch seine ganze Ladung verloren ging, nicht einwenden, um der Rückzahlung der 3,000 fs., die nicht durch verladene Waaren gedeckt waren, zu entgehen. Kommen die Güter glücklich an, so kann der Geber nur 3,000 fs. nebst 20% Prämie fordern; die nicht garantirten 3,000 fs.

---

1) H. G. B. 317.

werden ihm als gewöhnliches Darleihen mit $1/2$ % Entschädigung bezahlt, und in diesem besondern Fall, bleibt ihm wegen der Zahlung sein Privilegium auf die verbodmeten Gegenstände. Ist ein Verlust oder sonst ein anderer theilweiser Zufall entstanden, so wird dies nur auf die wirklich garantirten 3,000 fs. angerechnet.

Siebentes Hauptstück.

Von der Seefischerei.

933. Die Fischerei wird nicht nur als ein Industriezweig angesehen, sondern auch als Mittel, um für die Marine Leute vorzubereiten, die an die Gefahren langer und beschwerlicher Fahrten gewöhnt sind. In diesem Sinne auch wird die Zeit, welche Seeleute, die bei der Seefischerei classirt sind, auf Schiffen zubringen, die mit Mast, Segeln, Steuerruder und einer Musterrolle versehen sind, ohne Rücksicht auf die Gattung dieser Schiffe, auf Frieden oder Krieg, als halbe Dienstzeit angenommen, die mit Recht auf halben Sold, Pension und Retraite-Gehalt Anspruch gibt. 1)

Die Seefischerei gab zu zahlreichen Verordnungen Anlass. Die einen enthalten im Allgemeinen die Mittel, wie den aus sträflicher Habsucht entstehenden Missbräuchen gesteuert werden muss. Andere sollen zur Beschützung und Aufmunterung gewisser besonderer Fischereien dienen, die grossen Gefahren ausgesetzt sind und mässigen Gewinn abwerfen, oder die, weil sie sich an die Bedürfnisse und die Wohlfahrt der Marine knüpfen, ein specielles Interesse verdienen.

Von diesem zweifachen Standpunkte aus soll nun die Fischerei in nachfolgenden zwei Capiteln in Betracht gezogen werden; eine besondere Gattung von Fischerei, die aber uneigentlicher Weise diese Benennung hat, nämlich das Varech, am Ufer, soll nebenbei nur erwähnt werden, da es lediglich polizeilicher Gegenstand ist.

Erstes Capitel.

Von den Massregeln gegen die Missbräuche bei der Seefischerei.

934. Die Seefischerei ist freigegeben, 2) die Fischer bedürfen dazu keines Patents. 3) Sie sind aber als Seeleute angesehen und als solche classirt (s. № 694).

---

1) Ord. v. 17. Sept. 1823. Ges. v. 13. Mai 1791. Beschluss v. 29. Aug. 1803. (11 Fructidor XI). 2) Ord. von 1681. Decret vom 6. Oct. 1793 (15. Vendémiaire II). 3) Decret vom 25. Oct. 1806.

Die Engagements welche von den Fischer-Meistern, den Rhedern oder Eigenthümern von Fischerschiffen genommen werden können, dürfen nicht ein Jahr, oder zwei Fischerei-Jahreszeiten überschreiten. Keiner darf am Ufer, ohne besondere Concession des Marineministers Fischnetze stellen oder Fischzäune errichten. [1]) Wie ausgedehnt auch die Freiheit zu fischen sein mag, so sind ihr doch im Interesse der Fischerei Schranken gesetzt. So verbieten die Ordonnanzen vom 23. April und 24. Decbr. 1726, die durch die Gesetze vom 12. Decbr. 1790, 15. April 1791, und das Decret vom 12. März 1803 (21 Ventose XI.) bei Strafe von 300 fs. und Beschlagnahme der Schiffe, mit Zuggarnen, die man *dragues* oder *drèges* nennt, zu fischen, sich Stangen, Gabeln, oder anderer Geräthe zu bedienen, wodurch die Gattungen zerstört werden, noch das Wasser in Bewegung zu bringen, oder es zu trüben, Schiffe ohne Kiel, Segel oder Steuerruder, die unter dem Namen *picoteurs* bekannt sind zu gebrauchen; auch unter keinem Vorwande junge Fische, welchen Namen sie haben mögen, zu fangen oder fangen zu lassen.

Haben Fischer schon eine Stelle in Besitz genommen um da zu fischen, so dürfen andere ihre Netze am nämlichen Orte nicht auswerfen; und gehören sie zu einer Fischerflotte, so können sie unter keinem Vorwande den ihnen angewiesenen Rang verlassen. Im Uebertretungsfall werden sie mit einer Geldbusse von 50 fs. belegt, und können noch zu Schadenersatz angehalten werden.

Wird bei Nacht gefischt, so müssen sie an dem Orte, wo sie beisammen sind, ein Feuer anzünden, nur darf dieser Ort keine gefährliche Stelle sein, an welcher Schiffe dadurch angelockt, verunglücken könnten.

Die Ordonnanz vom 18. März 1727 vervollständigt die obigen Verfügungen und bestimmt die Grösse der Maschen jeder Gattung Fischgarne. Die Declaration vom 18. Decbr. 1728 enthält auch eine Verfügung über die Fischerey der Seemuscheln, und der Beschluss vom 20. Juli 1787, so wie die Ordonnanz vom 24. Juli 1816 regulirt diejenige der Austern.

Die Aufsicht über die Fischerei steht in Allem, was ihre politischen und allgemeinen Verhältnisse betrifft, der Marine-Verwaltung zu. An Orten wo Fischereiverständige ernannt sind, üben diese eine tägliche und unausgesetzte Polizei aus, und da wo keine sind, ist dies Sache der Munizipalbehörde.

Die Fischerei ist auch, im Interesse der öffentlichen Sicherheit und Gesundheit, gewissen Vorsichtsmassregeln oder Beschränkungen unterworfen, die der König oder die Localbehörde nach den Decreten

---

1) Ord. v. 1681. Decret v. 30. März. 1801 (9. Germinal IX).

vom 21. Juni und 1. Oct. 1810 und dem Gesetz vom 3. März 1822 erlassen kann. Die Fischer können sich ihnen nicht unter dem Vorgeben entziehen, dass sie durch die allgemeinen Gesetze unbeschränkte Freiheit geniessen.

Zweites Capitel.

Von den Aufmunterungen und Vorschriften für gewisse Fischereien.

935. Ausser den allgemeinen Vorschriften die Fischerei betreffend, gibt es auch noch besondere zur Aufmunterung und Polizei gewisser Fischereien, die speciell den Schutz des Staates verdienten. Hiezu gehören vorzüglich: der Wallfisch- und Pottfischfang, der Stockfisch- und Häringsfang, und auch der Corallenfang.

Jeder Rheder, der den Wallfischfang treiben will, kann ausnahmsweise von dem was in № 694 gesagt wurde, seine Equipage zur Hälfte aus fremden Seeleuten bilden, und dazu Schiffe verwenden die nicht in Frankreich gebaut wurden, die dadurch schon, dass sie zu diesem Fang bestimmt sind, eine provisorische Nationalität geniessen, welche definitiv wird, wenn sie während fünf nach einander folgenden Jahren zum Wallfischfang, so wie zu demjenigen anderer Thranfische verwendet wurden, und wenn sie zwei Reisen im stillen Meere, oder vier in den nördlichen Meeren gemacht haben.

Zufolge eines königlichen Bescheids vom 8. Januar 1823 können französische Seeleute, die von einem Rheder für den Wallfischfang engagirt worden, in folgenden Fällen nicht für den Staatsdienst commandirt werden: wenn sie schon ein oder zwei Campagnen in der Nordsee, oder eine in der Südsee auf einem Wallfischfänger gemacht haben; wenn sie erklären, dass sie die Absicht haben sich mit diesem Fang besonders abzugeben; wenn der Capitain, unter dessen Befehl sie gedient haben, bezeugt, dass sie hinlängliche Geschicklichkeit haben; wenn endlich der Rheder, der sie zu einer neuen Ausrüstung engagirt hat, ebenfalls seine schriftliche Erklärung darüber abgibt. Die Rheder dürfen diese Erklärung erst sechs Monate vor der Abfahrt des Wallfischfängers abgeben. Würden Seeleute, die sich für den Wallfischfang engagirt, auf Schiffen dienen wollen, die nicht dazu bestimmt sind, so müssen sie ohne Weiteres für den Dienst der Staatsschiffe ausgehoben werden.

Hat die Expedition für den Wallfischfang nicht statt, und die dazu engagirten Seeleute contrahiren kein neues Engagement mit einem andern Rheder für gleiche Bestimmung, so kehren sie in die Cathegorie der Seeleute zurück, die ausgehoben werden können. Die Commissarien der Marine-Inscription sind gehalten, vor Ausrüstung dem Seeminister das Namenverzeichniss der Schiffe einzusenden, die zum Voraus zum Wallfischfang engagirt wurden und die den hier oben angeführten Bedingungen Genüge geleistet haben.

Der Seeminister kann dem Siegelbewahrer vorschlagen, für die fremden Capitaine, die zum Wallfischfang verwendet wurden, die Concession zur Naturalisation zu verlangen, wenn diese fremden Seeleute, als Capitaine, es sei nun in der Süd- oder Nordsee, für Rechnung französischer Rheder drei Campagnen gemacht haben, und die Administration der Marine erkannt hat, dass sich diese Schiffer während der Dauer dieser Campagnen gegen die französischen Seeleute, die unter ihrer gewöhnlichen Führung gestanden, gut betragen haben, und wenn endlich diese nämlichen Capitaine die Absicht zu erkennen gegeben haben, ihr Domicil in Frankreich zu nehmen.

Nach verschiedenen Beschlüssen, dem Gesetze vom 27. Mai 1792, der Decrete vom 30. Decbr. 1801 und 6. Juni 1802 (9 nivose und 17. Prairial X), und den Ordonnanzen vom 8. Febr. 1816 und 14. Febr. 1809 ist den Rhedern, die den Wallfischfang treiben, eine Prämie von 50 fs. pr. Tonne von jedem Schiffe, das sie für den Wallfisch- und Pottfischfang nach der Nord- und Südsee expediren, zugestanden. Diese Prämie wird bei der Rückkehr für jedes Schiff verdoppelt, welches das Cap-Horn umsegelt, oder durch die Meerenge von Magellan fährt und diese Fischerei oder jeder andern von Cetaceen oder Amphibien treibt; nur muss die Reise über sechzehn Monate gedauert und nicht sechs und zwanzig Monate überschritten haben. Die Prämie ist 60 fs. pr. Tonne, und wird in dem hier angeführten Fall verdoppelt, wenn die Equipage ganz aus französischen Seeleuten besteht, das Schiff in Frankreich gebaut und equipirt ist, und das Schiffsgeräthe und die nöthigen Werkzeuge aus französischen Manufacturen herrühren.

Diese Prämien werden nur in dem Fall zugestanden, wenn die französischen Officiere, die in den Staab der Schiffsmannschaft eintreten Capitaine für lange Reisen sind; wäre der Schiffs-Capitain ein Fremder, so würde der zweite der ihn ersetzt und Franzose ist, Capitain für lange Reisen sein.

Um die Prämie zu erhalten, ist folgendes vorgeschrieben: der Capitain muss im Marine-Bureau des Ausrüstungshafens declariren, ob er sein Schiff für den Wallfischfang im Norden oder im Süden

bestimmt; er muss der angegebenen Bestimmung nachkommen; in einen Hafen des Königreichs zurückkehren; er darf kein Product das von einer fremden Fischerei herrührt mitbringen; er muss ein genaues Journal über die Reise führen, und im Fall er den ihm auferlegten Verpflichtungen nicht nachkommt, muss er eine doppelte Prämie bezahlen. Zur Sicherheit dieser letztern Bedingung ist er gehalten gute und solvente Bürgschaft zu leisten.

Nach vollendeter Reise muss der Rheder; der die Prämie reclamirt, folgendes vorlegen: die Musterrolle; den Auszug der hier oben vorgeschriebenen Declaration, die vor der Marine - Administration gemacht wurde, und woran unten der Classen-Commissair den Abgang des Schiffes attestirt, der von den Marine- und Douanebeamten bescheinigte Messbrief; die Bürgschaftsacte, welcher das vom Capitain geführte Journal beigefügt wird; endlich eine Declaration, welche das Gewicht und die Quantität der Ladung constatirt. Der Classen-Commissair vernimmt collective oder einzeln die Schiffsmannschaft, er vergleicht ihre Aussage mit dem Journal des Capitains und seiner Declaration. Stimmen die verschiedenen Beweise überein, so bescheinigt er die Regelmässigkeit der Expedition, und die Prämien werden vom Minister des Innern bezahlt. Ist eine Unregelmässigkeit vorhanden, so bezahlt der Rheder oder sein Bürge die doppelte Prämie.

Ausser der Verpflichtung, zu welcher alle Schiffscapitaine verbunden sind, bei ihrer Ankunft am Bestimmungsort oder in einem Noth-Hafen eine Verklarung über die Reise zu belegen [1]) (s. № 648), müssen auch noch alle Capitaine der Wallfischfänger eine ähnliche Verklarung an die Staatsschiffe belegen, die ihnen während der Reise begegnen.

936. Der Stockfischfang ist schon durch verschiedene alte Verordnungen, dann durch das Gesetz vom 10. April 1791, die Decrete vom 8. März und 6. Juni 1802 (17 ventose und 17 prairial X), vom 4. Febr. 1703 (15 pluviose XI), die Ordonnanzen vom 13. Febr. 1815; 8. Febr. 1816, 21. Oct. 1818, 4. Oct. 1820, 21. Nov. 1821 regulirt worden. Nach diesen Verordnungen werden den Rhedern Prämien zugestanden: 1. Ausrüstungsprämien, 2. Prämien auf die Producte.

Der Rheder eines Schiffes das zum grossen Stockfischfang bestimmt ist, geniesst für die ganze Expedition, die nach den Inseln St. Pierre und Miquelon und an die Küste von Neufundland

---

1) H. G. B. 242, 244.

gemacht wird einer Prämie von 50 fs. für jeden Seemann, worin aber nicht die Passagiere und die nicht klassirten Arbeiter begriffen sind.

Beschränkt sich die Expedition auf die Fischerei in den Seegegenden von Island oder an der grossen Bank von Neufundland und in allen andern Orten, die unter der kleinen Fischerei begriffen sind, so ist die Prämie auf 15 fs. reducirt, und wird die Expedition in der Zeit die man eine Jahreszeit (*saison*) nennt, mehreremahle erneuert, so wird nur eine einzige Prämie für die ganze Dauer dieser Jahreszeit bezahlt. Hat aber der Rheder, der zuerst seine Expedition nach der grossen Bank, die unter der Benennung kleine Fischerei begriffen ist, dirigirt, und dann seine Producte nach den Inseln Miquelon oder St. Pierre gebracht, um sie da trocknen zu lassen, so hat er ein Recht auf eine Prämie, die derjenigen gleich ist, welche ihm für die grosse Fischerei zugestanden ist.

Für jede Exportation eines metrischen Centners Stockfische [1]), der von den französischen Fischereien herrührt, hat der Rheder eine Prämie von 40 fs. anzusprechen, wenn die Exportation von den französischen Colonien aus durch ein französisches Schiff Statt findet.

Hat die Exportation nach einem der Häfen im Mittelmeere von Spanien, Italien, Portugal und der Barbarei, oder nach den Häfen der Levante Statt, so erhält er eine Prämie von 12 fs. Wird directe vom Orte der Fischerei nach diesen nämlichen Häfen verführt, so beträgt sie 10 fs. Jede Importation von Stockfischthran nach Frankreich erhält eine Prämie von 10 Centimes, und von 20 Centimes für die nämliche Quantität Stockfischrogen.

Um auf diese Prämien Ansprüche machen zu können, sind verschiedene Bedingungen und Formalitäten auferlegt; sie variiren, je nachdem es sich um Ausrüstungs- oder um Exportationsprämien handelt.

Die Bedingungen in Betreff der Ausrüstungsprämien sind im Ganzen denjenigen ähnlich, welche die Rheder der Wallfischfänger zu erfüllen haben, nur mit dem Unterschied, dass die Rückkehr der Schiffe nicht blos auf die französischen Häfen limitirt ist, sondern, dass die Rheder die Rückkehr der Schiffe nach den Häfen von Spanien, Portugal und Italien dirigiren können, und dass ihr Engagement vor dem Präfecten geschehen muss.

Die Exportation kann directe geschehen, entweder vom Orte des Fangs, oder von den französischen Häfen aus, wo der zuerst importirte Stockfisch in das Ausland verführt wird. Die zu erfüllenden

---

1) 100 Kilogrammes.

Bedingungen und Formalitäten unterscheiden sich auch noch in Betracht dieser zwei Arten von Exportation. Wird der Stockfisch directe vom Orte des Fangs nach den Colonien, den Häfen von Italien, Portugal oder der Levante exportirt, so muss der Rheder, um die Prämie zu erhalten, ein Attest des Commissaire-Ordonnateur der Colonien, oder der Consuln im Auslande, beibringen, wodurch bezeugt wird, dass ihm vom Capitain und von drei der Vornehmsten der Equipage, die Declarationen über den Namen des Schiffes, des Ortes der Fischerei, die Ladung und die Quantität der mitgebrachten Stockfische gemacht wurde, und sie dem Schiffsjournal gemäss sei, und dass er in Person, oder in seinem Namen, eine speciell angestellte Person, dem Wiegen beigewohnt und die genaue Angabe der declarirten Quantität verificirt habe. Wird der importirte Stockfisch nach einem der hier oben angegebenen Orte wieder exportirt, so muss der Rheder, der die Prämie geniessen will, die Exportation und die erfüllte Bestimmung darthun.

Die Exportation wird durch eine Declaration des Versenders an das Marinebureau über die Quantität Stockfische die er exportiren will, deren Bestimmung, Name des Schiffes etc. constatirt. Unter diese Declaration attestiren zwei Mäkler, dass die Stockfische von französischer Fischerei herrühren und sie Kaufmannswaare sind; dieses Attest wird vom Präsident des Handelsgerichts visirt, von der Douane verificirt und vom Director oder dem Einnehmer derselben bescheinigt. Ist die Bestimmung erfüllt worden, so wird darüber durch den Ordonnateur der Colonie, oder im Auslande von einem Consul, ein Certificat ausgestellt, wodurch constatirt wird, dass der Stockfisch in der declarirten Qualität in den Handel gekommen ist.

Rheder welche die Ausfuhrprämie auf den Stockfischthran und den Rogen geniessen wollen, sind zur Vermeidung von Betrug ebenfalls Formalitäten unterworfen. Der Capitain muss der Douane die importirte Quantität declariren und eidlich erhärten, dass sie von französischer Fischerei herrührt; diese Declaration muss durch das Schiffsjournal und das collective oder separate Verhör der Schiffsmannschaft erwiesen werden. Ausser dem Attest der Douane-Beamten, muss auch das Netto-Gewicht des Thrans und Rogens, so wie ihre Qualität in der nämlichen Form wie bei der Exportation der Stockfische constatirt werden. Sämmtliche oben erwähnte Prämien werden durch den Minister des Innern auf Vorzeigung der oben angeführten Belege bezahlt.

Die Polizei des Stockfischfangs in Neufundland und die Distribution der Fischplätze sind durch den Beschluss vom 5. März 1803 (14 ventose XI) die Ordonnanzen vom 13. Febr. 1815, 21. Nov. 1821 und das Reglement des Seeministers das beigefügt ist, bestimmt.

937. Ueber den Makrelen- und Häringsfang sind auch Verordnungen vorhanden. Beschluss vom 24. März 1687, Decret vom 6. Oct. 1793, (15 vendémiaire II.), Decrete vom 2. Febr. 1803, (13 pluviose XI.), 21. Juni und 8. Oct. 1810, die Ordonnanzen vom 14. Aug. 1816 und 4. Jan. 1822. Nach denselben kann jeder Franzose zu jeder Zeit, selbst zur Nachtzeit, diese Fischerei treiben, nur muss er sich nach den bestehenden Local-Verordnungen darüber richten.

Den Fischern ist es bei Strafe von 500 fs. und Confiscation des Fanges und ihrer Schiffe verboten, kein fremdes Fischproduct einzuführen. Jeder Fischer, der Häringe, die schon ein oder zwei Nächte alt sind, als frische einführt, wird mit Confiscation seines Schiffes und einer Geldbusse von 100 fs. bestraft. Man nimmt an, dass ein Häring zwei Nächte alt ist, wenn er nicht am Tage nach den Fang, vor eilf Uhr Nachts eingebracht wird. Der Häring von drei Nächten kann nur zum unmittelbaren Verbrauche, um daraus Picklinge zu machen, verkauft werden. Derjenige von vier Nächten kann unter keinem Vorwande verkauft werden. Der Verkauf geschieht nach dem Maass und nicht nach Auswahl, widrigenfalls die Fischer einer Strafe von dreitägiger Einsperrung, 100 fs. Geldbusse und Confiscation unterliegen. Sie dürfen nur den Debitanten, die als Käufer eines festgesetzten Quantums in der bestimmten Form eingeschrieben sind, den Zutritt in ihre Schiffe gestatten, widrigenfalls sie in die nämliche Strafe verfallen. Sie müssen auch jährlich ihr Mass verificiren lassen und ein Exemplar davon auf dem Handelsgericht deponiren, um bei Streitigkeiten als Aichmass zu dienen.

Das Messen muss am Quai mit Schaufeln vorgenommen werden, die aber nicht mit Eisen beschlagen sein dürfen, und in die Masse der Fische darf kein Rogen, noch Unrath, gebracht; der Uebertreter dieses Gebots wird sonst in Kosten und Schadloshaltung verurtheilt, ja correctional bestraft. Fischer die sich genau nach den erwähnten Vorschriften richten, können nicht, unter dem Vorgeben eine geringere Qualität Häringe geliefert zu haben, eingeklagt werden, oder das Quantum der verweigerten Fische müsste mehr als den funfzigsten Theil der Lieferung ausmachen.

Damit die vorgeschriebenen Massregeln genau vollzogen werden, müssen von der Handelskammer des Orts oder in deren Ermangelung vom Handelsgericht Syndiken ernannt werden. Ihre Amtsverrichtungen sind unentgeldlich, sie werden vor diesem Gericht oder vor dem Friedensrichter beeidigt, und können sich einen oder mehrere Gehülfen, die auf gleiche Weise ernannt, aber salarirt werden, adjungiren. Sie haben die Ablieferung der Häringe zu beaufsichtigen; über jede Uebertretung ein Protokoll zu führen, und es innerhalb

vier und zwanzig Stunden dem königlichen Procurator einzusenden, der beauftragt ist, die Contravenienten zuchtpolizeilich zu belangen. Die Syndiken können auch die versandte Waare, deren Qualität sie betrügerisch oder fehlerhaft glauben, provisorisch mit Beschlag belegen und sequestriren.

Damit die Verkäufe auf eine legale Weise geschehen, können auch die Maire provisorische Verordnungen erlassen, die aber nur mit Genehmigung des Königs executorisch sind.

938. Die Corallenfischerei ist ebenfalls einigen Vorschriften unterworfen, deren Bestimmung den öffentlichen Behörden zusteht. Um diesen Industriezweig zu heben hat man nach erneuerten Verordnungen (vom 17. Januar 1801, (27 nivose IX), durch Gesetz vom 7. Mai 1802, (17. floréal X.) bestimmt, dass diese Fischerei nur einer privilegirten Compagnie zugestanden werden soll, was aber ohne Erfolg blieb. Diejenigen, welche diese Fischerei an den Orten wo Frankreich ein ausschliessliches Recht dazu hat, treiben, sind blos der Zahlung einer Gebühr, und den polizeilichen Massregeln welche die Umstände erheischen, unterworfen.

Achtes Hauptstück.

Privilegien aus Seeverträgen.

939. Die verschiedenen Seeverträge, welche in den vorhergegangenen Hauptstücken abgehandelt wurden, können zu Forderungen Anlass geben, deren Wirkungen, soweit es nöthig war und es die Ordnung der Materien erforderte, angegeben wurden.

Im Interesse des Seehandels bestehen, was die Schiffe betrifft, gewisse specielle Vorschriften, die in Bezug auf die beweglichen Güter vom gemeinen Rechte eine Ausnahme machen. Obgleich diese Vorschriften sich nicht auf Fracht und Ladung erstrecken, so sollen sie doch gleichzeitig wegen der Analogie der Materien hier noch vereinigt werden.

Dieses Hauptstück soll demnach in nachfolgende vier Capitel getheilt werden:

1. in die verschiedenen Forderungen auf Schiffe und deren Wirkungen;
2. in die Privilegien auf die Fracht;
3. in diejenigen auf die Ladung;
4. in die Erlöschung dieser Privilegien.

Erstes Capitel.

Von den verschiedenen Forderungen, welche auf die Schiffe privilegirt sind, und deren Wirkungen.

940. Ein Schiff haftet wie alle Güter eines Schuldners zur Zahlung seiner Schulden. Die Forderungen müssen ihrer Natur nach in Betracht gezogen werden, wodurch sie privilegirt werden oder nicht, so wie auch nach den Rechten, die sie den Gläubigern, es sei nun in Bezug auf den Schuldner oder auf Dritte, oder unter ihnen, geben, wenn der ganze Preis zur Zahlung Aller nicht hinreichend scheint.

Es soll nun angegeben werden:

1. auf welche Weise ein Schiff für die Schulden des Eigenthümers haftet;
2. wie der Käufer die Rechte der Gläubiger tilgen kann;
3. nach welcher Ordnung diese locirt werden müssen;
4. einige Vorschriften in Betreff der Rechte auf die Trümmer gescheiterter Schiffe.

Erster Abschnitt.

Auf welche Weise ein Schiff für die Schulden des Eigenthümers haftet.

941. In № 608 u. f. ist angegeben worden, in welchen Fällen uud Formen die Gläubiger den Arrest und den Zwangsverkauf eines Schiffes vornehmen können. Allein in Folge einer Abweichung vom gemeinen Recht (s. № 918), sogar nachdem der Schuldner durch Rechtstitel dessen Eigenthum einem redlichen Käufer übertragen, bleibt dennoch das Schiff den Gläubigern des Verkäufers verhaftet, bis dass der neue Eigenthümer seinen Kauf auf die im folgenden Abschnitt erklärte Weise frei gemacht hat.

Was übrigens der Ursprung der Forderung sei, wie fremd sie auch jedem Handelsgeschäft sein mag, so ist es hinreichend, wenn sie ein gewisses Datum hat, das demjenigen des Actes vorausgeht, wodurch das Eigenthum übertragen wurde. Wenn aber mehrere Gläubiger mit einander concurriren, so gehen die privilegirten vor, und unter diesen wieder diejenigen, denen das Gesetz ausserdem eine besondere Begünstigung einräumt [1]).

---

1) C. G. B. 2096.

Gehört das Schiff mehrern Rhedern an, so ist der Antheil eines Jeden auf seine aussergesellschaftlichen Schulden verhaftet, jedoch nur nachdem die Gläubiger der Gemeinschaft, sie mögen privilegirt sein oder nicht, befriedigt worden sind. Dies ist eine Folge der Grundsätze über die Societäten.

Diese Begriffe führen zu nachfolgenden §. §. in welchen angegeben werden soll: 1. welche Schuldforderungen auf Schiffe privilegirt sind; 2. welches Schicksal die nicht privilegirten haben.

§. 1.

Schuldforderungen welche auf Schiffe privilegirt sind.

942. In diesem §. soll der natürlichen Ordnung der Ereignisse gefolgt werden, die zu den Privilegien Anlass geben können; erst im dritten §., wo von der Ausübung der Rechte der verschiedenen Gläubiger die Rede ist, soll die Rangordnung angegeben werden, nach welcher sie zu lociren sind.

Diese Privilegien sind: die Gerichtskosten; die Kosten des öffentlichen Schatzes; die Forderungen derjenigen, die das Schiff gebaut, verkauft, reparirt, oder Zubehör geliefert haben; die Gage der Seeleute; die Lieferungen an Victualien; die Verbindlichkeiten, welche die Certepartie erzeugt; die Anleihen auf Bodmerey, die Assecuranzprämie.

Hier sollen nur einige Begriffe, die sich auf die Seeverträge speciell beziehen, gegeben werden.

Erster Artikel.

Von den Summen, die für Erbauung, Kauf, Reparatur von Schiffen oder Aufbewahrung der Zubehör schuldig sind.

943. Wenn der Eigenthümer eines Schiffes es hat erbauen lassen, so muss unterschieden werden (s. № 602), ob er zum Bau mittelbar oder unmittelbar einen Baumeister oder Werkleute angestellt hat, oder ob er mit einem Bau-Unternehmer in Bausch und Bogen contrahirt hat. Im erstern Fall erwerben die Arbeiter nicht nur ein Privilegium auf das Schiff, sondern noch eine persönliche Klage gegen den Bauherrn [1]. Im andern Fall erwirbt der Bauunternehmer allein diese doppelte Klage, die von ihm angestellten

---

1) H. G. B. 191.

Werkleute, obgleich ihnen keine persönliche Klage gegen den Bauherrn des Schiffes zusteht, haben aber ein Privilegium auf dieses Schiff, wenn nicht erkannt und constatirt wird, dass sie sichere und hinreichende Kenntniss vom Baucontract hatten, den der Unternehmer, in dessen Auftrag sie gearbeitet oder Lieferungen gemacht haben, mit dem Bauherrn geschlossen, in welchem Fall ihnen jeder Anspruch auf das Schiff benommen wird; sie haben dann kein weiteres Klagerecht gegen den Bauherrn, als für das, was er noch dem Unternehmer schulden kann [1]). Wussten sie aber nichts vom Baucontract, so können sie ihre Rechte auf das Schiff geltend machen, da es kein Gegenstand ist, den sie als Eigenthum des Unternehmers glauben mussten, und der ein Erzeugniss ihrer Industrie ist [2]). Derjenige, für welchen das Schiff erbaut worden, könnte der gerichtlichen Klage nur dann sich entziehen, wenn er sie befriedigte (s. nachfolgenden Abschnitt). Das was in № 602 gesagt wurde, ist hinreichend um darzuthun, dass derjenige dessen Materialien ohne seine Einwilligung zu Erbauung eines Schiffes angewendet wurden, ebenso privilegirt wäre, als wenn er sie dazu geliefert hätte.

Ist das Schiff gekauft worden, so behält der Verkäufer ein Privilegium für den Kaufpreis oder den ihm schuldigen Theil des Preises. Wären aber noch Werkleute, Lieferanten wegen ihrer Ansprüche an denjenigen der es erbauen liess, noch nicht befriedigt, so gingen nothwendigerweise diese Gläubiger besagtem Verkäufer für das was ihnen zukommt, voran.

Auf das Schiff sind auch privilegirt: alle Reparaturen seit dessen Erbauung oder Kauf; ferner das Lagergeld für Takelage und Schiffsgeräthe [3]), jedoch mit einer Modification, die durch die Umstände erzeugt wurde. Ist aber diese Zubehör mit dem Schiff vereinigt, so hat das Lagergeld ein Vorzugsrecht auf Schiff und Ausrüstung zugleich, ohne dass davon etwas zu Gunsten des Vermiethers getrennt werden kann; dies ist Folge von dem was in № 599 gesagt wurde. So lange aber diese Gegenstände in seinem Magazin liegen, kann er nach den allgemeinen Grundsätzen der Vermiethung ein besonderes Privilegium darauf ausüben [4]). In Bezug auf ihn macht die Zubehör eine Hauptschuld aus, und er konnte seine Magazine nur in Folge der Garantie vermiethen, die ihm dafür dargeboten wurde.

---

1) C. G. B. 1798. 2) Abw. Urth. vom 30. Juni 1829. 3) H. G. B. 191. 4) C. G. B. 2101.

Zweiter Artikel.

Von der an die Seeleute schuldigen Gage.

944. In № 673 ist gesagt worden, dass die Seeleute, welchen Grad sie auch haben mögen, wenn sie für die Reise oder auf den Monat engagirt sind, für ihre Gage, ausser ihrem ausschliesslichen Recht auf die Fracht, ein Privilegium auf das Schiff erwerben, in dessen Dienste sie stehen [1].

Man könnte sie nicht, unter dem Vorgeben, dass ihre Forderungen durch diese Fracht hinlänglich gedeckt sind, von einer Distribution die vom Erlös des Schiffes oder seiner Trümmer herrührt, abweisen, weil bei einer zweifachen Klage um Zahlung zu erhalten, es frei steht, diejenige zu wählen, die man am nützlichsten glaubt, und man sogar beide gleichzeitig ausüben kann. Was die Matrosen betrifft, die auf einen Antheil an der Fracht oder am Gewinn engagirt sind, so haben sie keine Ansprüche an das Schiff zu machen. Die Gründe dieses Unterschieds sind in № 690 u. f. angegeben worden.

Aber alle diese Privilegien, welche die Heuer der Matrosen geniesst, sind nur auf diejenige anwendbar, die ihnen noch von der letzten Reise zukommt, alle übrige Heuer würde nur als gewöhnliche Forderung betrachtet.

Dritter Artikel.

Von den für Victualien schuldigen Summen.

945. Die Lieferungen an Victualien sind ebenfalls auf das Schiff privilegirt [2], weil der Rheder verbunden ist seine Equipage zu verköstigen; jedoch muss der Capitain den Auftrag oder die Einwilligung dazu gegeben haben, sonst können die gemachten Lieferungen kein Recht gegen den Rheder begründen, noch weniger ein Privilegium auf das Schiff, der Lieferant müsste denn beweisen, dass die Equipage noch nicht am Bord verköstigt wurde, und der Rheder diese nämliche Ausgabe hätte machen müssen.

Vierter Artikel.

Verbindlichkeiten, die aus der Certepartie entspringen.

946. Auf das Schiff sind auch die vom Verfrachter durch die Certepartie eingegangenen Verbindlichkeiten privilegirt [3]. Es kann geschehen, dass diese Verbindlichkeiten nicht erfüllt werden,

---

1) H. G. B. 191, 271. 2) H. G. B. 191. 3) H. G. B. 191, 280.

wenn entweder durch irgend eine Thatsache oder durch ein Versehen, wofür der Verfrachter haftet, der Transport nicht Statt hat; oder wenn die geladenen Güter nicht an ihre Bestimmung gelangen, theils weil sie der Capitain für die Bedürfnisse des Schiffes verwendete; oder weil er sie verloren, auf die Seite geschafft, oder durch ein anderes Versehen von seiner Seite zu Ende der Reise nicht übergeben hat. Im erstern Fall ist die Schadloshaltung, wovon in № 709 u. f. die Rede war, auf das Schiff privilegirt, und im zweiten ist es der Werth der nicht beigebrachten Gegenstände und die Schadloshaltung, welche zugesprochen werden kann, wenn diese Nichtbeibringung aus einem Delict oder aus einem Versehen des Capitains herrührt. Im letztern Fall ist nicht nöthig, dass die Ladungsinteressenten den Beweis führen, dass der Werth der nicht beigebrachten Gegenstände, oder der Verderb den sie erlitten, dem Schiff oder seinem Rheder genützt hat. Wenn auch auf eine evidente Weise erwiesen wurde, dass der Capitain allein davon Nutzen gezogen, oder dass er den Preis zu seinem Vortheil auf die Seite geschafft, so würde das Schiff nicht minder wegen der Rückzahlung ihres Werthes haften. Ebenso verhält es sich mit dem contribuirenden Antheil an der particulären Havarie, den Schiff und Fracht tragen müssen (s. № 745).

Fünfter Artikel.

Von den Obligationen, welche die zu den Schiffsbedürfnissen gemachten Anlehen erzeugen.

947. Was vom Zweck des Bodmerey-Vertrags gesagt wurde, gibt deutlich genug zu erkennen, wie diese Art Forderung und sogar wenn der Vertrag nur theilweise vollzogen wird, wie die Prämie des Capitals und der legale Zins auf das Schiff das dafür verbodmet worden, privilegirt sind [1]), wenn nur die vorgeschriebenen Formalitäten in den bestimmten Fristen beobachtet wurden.

Ebenso sind die Summen privilegirt, die der Capitain in gehörig constatirten Nothfällen pure aufgenommen hat. Nach № 631 und 644 kann er in diesen Fällen alle Mittel ergreifen, um sich mit Schiffsbedürfnissen zu versehen. Wollte man den Darleiher einer Garantie berauben, die am häufigsten sein Zutrauen bestimmt, so hiesse dies gewissermassen diese Befugniss pure zu entlehnen indirecte paralysiren.

---

1) H. G. B. 191, 320.

Sechster Artikel.

Von den Verbindlichkeiten, die aus der Assecuranz entspringen.

948. In Folge des Privilegiums, das dem Erbauer oder Verkäufer zugestanden ist, gibt der Assecuranz-Vertrag dem Versicherer für die ihm von der letzten Reise her schuldigen Prämie ein Privilegium auf das Schiff [1]. Dieses Privilegium sollte sich sogar auf die Garantie der Zahlung des halben Procents erstrecken, das er zu fordern berechtigt ist, wenn der Vertrag gar nicht oder nur theilweise erfüllt wird. Dies sind Verbindlichkeiten, die zur Erhaltung der Sache contrahirt wurden, welche ein Privilegium geniessen müssen, das demjenigen dieser letztern Gattung Forderung analog ist.

§. 2.

Schuldforderungen die kein Privilegium auf das Schiff geben.

949. Die Privilegien können manchmal erlöschen, und dennoch kann die Forderung fortbestehen; dann kehren die Gläubiger in die Classe der gewöhnlichen Gläubiger zurück, und können mit diesen nur zu einer Contribution auf das was übrig bleibt, nachdem die Privilegirten befriedigt sind, zugelassen werden. Es steht ihnen sogar nicht mehr gegen den Käufer der ihnen verbodmeten Gegenstände, die reelle Klage zu, welche die Basis ihres Privilegiums ausmachte, und ist er Schuldner ihres Schuldners für irgend eine Summe, so können sie blos Beschlag legen und auf eine Contribution antragen, in welcher sie nur für die Kosten die sie zu deren Erlangung gehabt, ein Privilegium haben. Der Verkäufer selbst ist nicht von dieser Vorschrift ausgenommen.

Daraus folgt, dass jede Forderung, die nicht auf ein Schiff privilegirt ist, es sei nun weil sie nie diese Qualität hatte, oder weil sie die Vortheile eines Privilegiums verloren, mit den nicht privilegirten Schulden concurrirt, was auch ihr Ursprung ist. Demnach kann sich der Verkäufer, dessen Rang vom Bodmereygeber nach № 918 eingenommen wurde, nur als gewöhnlicher Gläubiger präsentiren. Aber dem Handelsrecht ist es eigen, dass die Rechte

1) H. G. B. 191.

der nicht privilegirten Gläubiger auf das verkaufte Schiff übergehen [1], so lange der neue Eigenthümer die Formalitäten nicht erfüllt hat, wovon in dem folgenden Abschnitt die Rede sein soll.

Zweiter Abschnitt.

Wie die Rechte der Gläubiger eines Schiffes erlöschen können.

950. Um die Mittel wohl zu kennen, wodurch sich der Käufer eines Schiffes vor den Rechten, welche die Gläubiger darauf haben, sicher stellen kann, muss unterschieden werden, ob der Verkauf gezwungen oder freiwillig war. Ist der Verkauf ein gezwungener gewesen, so werden die Rechte des Käufers an das Eigenthum unwiderruflich [2], er ist nur den Kaufpreis schuldig, auf welchen die Gläubiger, wie noch in folgendem Abschnitt gesagt werden soll, ihre Rechte ausüben.

Anders verhält es sich beim freiwilligen Verkauf. Es ist aber wichtig das Unterscheidungsmerkmal zwischen dem gerichtlichen Verkauf und dem freiwilligen, obgleich manchmal gerichtlich ermächtigten, zu bestimmen.

Der gerichtliche Verkauf ist nicht nur derjenige, der in Folge gerichtlicher Verfolgung von Seiten eines Gläubigers in den in № 608 angegebenen Fällen Statt hat, sondern noch derjenige, den die Qualität gewisser Eigenthümer beim gerichtlichen Ausruf, in den in № 616 angegebenen Fällen erforderte. Würde jedoch ein Schiffseigner einen Licitations-Verkauf verordnen lassen, so wäre dies kein gerichtlicher, sondern nur ein freiwilliger Verkauf.

Was den freiwilligen Verkauf betrifft, so wird unterschieden, ob zur Zeit des Vertrags das Schiff im Hafen lag, oder ob es auf der Reise war [3]. Hat der Verkauf Statt gehabt während das Schiff im Hafen lag, so können die Gläubiger des Verkäufers, sie mögen nun aus einer Ursache die dem Datum des Acts vorangeht, der das Eigenthum überträgt, privilegirt sein oder nicht, ihre Zahlung gerichtlich betreiben, und ihre Rechte auf dieses Schiff geltend machen, bis es eine Reise unter dem Namen und auf Gefahr des Käufers gemacht hat, ohne dass sie Einspruch bei letzterm thun. Hat der Verkaufs-Vertrag kein gewisses Datum, so lasten auf diesem nämlichen Schiff alle Verbindlichkeiten, die der Verkäufer vor beendigter Reise eingehen kann, d. h. bis zur Zeit wo das Schiff gänzlich

---

1) H. G. B. 190. 2) H. G. B. 197. 3) H. G. B. 193.

schuldenfrei ist. Die Unredlichkeit des Verkäufers würde seine Verbindlichkeiten nicht ungiltig machen, wenn nicht die Mitschuld des legitimen Besitzers der Forderung erwiesen würde.

Zur Anwendung dieser Verfügung wird angenommen, dass ein Schiff eine Reise gemacht hat, wenn constatirt ist, dass es von einem Hafen abgegangen und in einem andern wenigstens dreissig Tage nach der Abfahrt angekommen ist [1]). Wäre aber ein Schiff in einen benachbarten Hafen gesegelt, um da reparirt zu werden, wie lange es auch da sich aufhielte, so wäre dies eher eine Vorbereitung zur unternommenen Reise als die Reise selbst.

Was auch der Grund sein mag, warum ein Schiff in einem andern Hafen, als dem Abgangshafen während dieses Zeitraums von dreissig Tagen anhalten oder löschen musste, so wird die Fahrt, die nicht so lange gedauert, nicht gezählt. Die mehr oder minder grosse Distanz zwischen dem Hafen, wo das Schiff angekommen und demjenigen wo es abgegangen, wird nicht in Betracht gezogen. Wenn nur die dreissig Tage genau zwischen der Zeit des Abgangs aus einem Hafen und derjenigen der Ankunft in einem andern verflossen sind.

Da aber ein Schiff für mehrere Häfen bestimmt sein kann, ohne dass jede einzelne dieser Reisen dreissig Tage dauere, so wird ebenfalls angenommen, als habe es nur eine Reise gemacht, wenn es erst nach sechszig Tagen in den Abgangshafen zurückkehrt, in diesem Fall ist nicht nöthig, dass es darthue in einem Hafen angekommen zu sein oder angehalten, oder gelöscht zu haben.

Diese Vorschriften sind aber nur auf die Küstenfahrt anwendbar, wovon in № 600 die Merkmale angegeben wurden; die langen Seereisen gebieten andere Massregeln, damit die Rechte des Käufers nicht zu lange in Ungewissheit schweben, er auch nicht den Kaufpreis unter dem Vorgeben einhalten kann, dass die Gläubiger möglicher Weise Einspruch thun könnten. Es ist nicht nöthig, dass das Schiff im Bestimmungshafen angekommen, noch weniger, dass es in den Abgangshafen zurückgekehrt sei; es ist genug, wenn bei einer langen Seereise, seit dem Abgang des Schiffes, mehr als sechszig Tage verflossen sind, damit der Käufer die Ansprüche anderer Gläubiger des Verkäufers ausschliesse.

Würde das Schiff während der Reise verkauft, d. h. in der Zeit die zwischen dem Augenblick wo der Capitain seine Ladung eingenommen hat und derjenigen, wo er in den Abgangshafen zurückgekehrt ist, so wird immer angenommen das Schiff habe den Gläubigern des Verkäufers fortwährend angehört [2]). Wie lange auch diese Reise

---

1) C. G. B. 194. 2) H. G. B. 196. 193.

nach erfolgtem Verkauf dauern mag, so kann sich der Käufer von den Ansprüchen der Gläubiger nur dann befreien, wenn er das Schiff nach dessen Rückkehr auf seinen Namen, Gefahr und unter allen bereits erklärten Bedingungen expedirt.

In allen angegebenen Fällen sind die Ansprüche der Gläubiger ausgeschlossen, ohne dass sie der Strenge dieses Princips, unter dem Vorgeben der Verkauf und die darauf erfolgten Umstände seien ihnen unbekannt gewesen, ausweichen können. An ihnen war es über die Erhaltung ihrer Rechte zu wachen.

So lange die Ansprüche der Gläubiger nicht durch dieses Mittel ausgeschlossen worden, können sie Einspruch thun. Falls der Käufer nicht vorzieht die Forderungen welche diesen Einspruch veranlassten, gänzlich zu bezahlen, ist er verbunden den Opponenten den Kaufpreis wieder beizubringen, selbst wenn er den Verkäufer bezahlt hätte, vorbehältlich seines Regresses an diesen; wo nicht, so kann er in Folge des Beschlags und des gezwungenen Verkaufs, den die Gläubiger zu betreiben berechtigt sind, aus dem Besitz gestossen werden, als wäre das Schiff immer das Eigenthum ihres Schuldners. Er kann auch, statt den Klägern die Rückgabe des Einkaufspreises anzubieten, erklären, dass er ihn abandonnire [1]. Diese Declaration, welche auf der Gerichtsschreiberei des Civilgerichts gemacht und dem Kläger notificirt wird, würde ihn von allen Klagen befreien, weil sie die reelle Klage, die allein gegen ihn existirt, erlöschen würde.

Wenn aber der Käufer den Gläubigern den Kaufpreis beizubringen anbietet, und er reicht nicht hin sie gänzlich zu befriedigen, so können sie wegen Betrug den Verkauf angreifen [2], und führen sie den Beweis darüber, so können sie gerichtlich erklären lassen, dass das Schiff fortdauernd dem Schuldner, gegen den sie dann den Beschlag und den Zwangsverkauf betreiben, angehörte.

Alles was in diesem Abschnitte gesagt wurde, ist nach der in № 941 gemachten Bemerkung ebenso auf einen Theil des Schiffes anwendbar, wie auf das ganze Schiff.

Dritter Abschnitt.

Von der Location der Schiffsgläubiger.

951. Bei der Location der Schiffsgläubiger kann man die Art, wie sie vorgenommen werden kann, von der Ordnung in welche die Gläubiger gebracht werden müssen, unterscheiden, was hiernach Gegenstand zweier Abschnitte sein soll. Es kann jedoch geschehen, dass ein Vindicant, der seine Klage nicht in der dreitägigen Frist

---

1) C. G. B. 2172, 2174. 2) H. G. B. 196.

(s. № 615) eingeleitet hatte, seine Rechte auf den Preis geltend macht. Entscheidet das Gericht, dass die Vindication für das Ganze gegründet ist, so ist ihm dieser Preis zuerkannt und dann hat keine Distribution statt. Wird entschieden, dass sein Recht nur für einen Theil gegründet ist, so wird dessen Erhebung zu seinen Gunsten verordnet und der Ueberschuss allein wird vertheilt [1]).

Dann ist noch zu merken, dass, falls das erlösete Kaufgeld zur vollständigen Befriedigung einer Classe privilegirter Gläubiger nicht hinreicht, jeder von ihnen nach Verhältniss seiner Forderung bezahlt wird [2]).

§. 1.

Wie die Ordnung der Gläubiger vorgenommen wird.

952. Ist der Verkauf ein freiwilliger, so können die Gläubiger, wie gesagt worden, bei dem Käufer der ihre Ansprüche nicht getilgt hat, Einspruch thun und die Zahlung des Kaufpreises verlangen, jedoch bleibt ihm vorbehalten die legale Subrogation anzurufen, wenn er ihn zu Abtragung irgend einer privilegirten Schuld verwendet hat. Dieser Käufer ist in diesem Fall eine wahre dritte Person, an welche das Zahlungs- oder Auslieferungs-Verbot ergangen ist, die gehalten ist den Preis beizubringen, damit er nach den Vorschriften des gemeinen Rechts vertheilt werde.

Ist der Verkauf gerichtlich geschehen, so muss der vom Käufer schuldige Preis, entweder in die Hände des Klägers der den Verkauf betrieben hat, wenn kein Einspruch bei ihm innerhalb vier und zwanzig Stunden gethan worden, oder auf der Gerichtsschreiberei des Handelsgerichts nach dem in № 664 angegebenen Unterscheidungen bezahlt werden [3]).

953. Die Klage auf Distribution kann vom Kläger, der den Verkauf betrieben, ausgehen, wenn ein Zwangsverkauf statt hatte, und durch den Opponenten oder den Dritten an den das Zahlungs- oder Auslieferungs-Verbot ergangen ist, wenn der Erlös eines freiwilligen Verkaufs distribuirt werden soll; in beiden Fällen aber von demjenigen, bei dem Beschlag gelegt wurde, und dem an seiner Befreiung gelegen ist. Wer einklagt, fordert die opponirenden Creditoren auf, ihre Urkunden auf der Gerichtsstube zu produciren; thun sie dies nicht innerhalb der darauf folgenden drei Tage, so werden sie von der Distribution des Erlöses ausgeschlossen. Diese hat vor dem Civilgericht Statt, welches, so weit es die Natur der Sachen erlaubt, die gewöhnlichen Formen der Distributionen beobachten muss.

---

1) H. G. B. 210. 2) C. G. B. 2097, H. G. B. 191. 3) H. G. B. 209.

§. 2.

Ordnung in welcher die Gläubiger locirt werden.

954. Da die Privilegien ein legitimer Grund sind einen Gläubiger dem andern vorzuziehen, so müssen die privilegirten Gläubiger vor den nicht privilegirten locirt werden. Bei mehrern privilegirten Gläubigern wird ihr Rang nach der Begünstigung bestimmt, welche die Forderung geniesst. Diejenigen privilegirten Gläubiger, welche den nämlichen Rang haben, geniessen eine und dieselbe Begünstigung und concurriren daher im Verhältniss ihrer Forderungen [1]). Es sollen nun die privilegirten Forderungen angegeben werden, wie sie ihrer Rangordnung nach zu stehen kommen, und zugleich soll angegeben werden, wie der Beweis darüber zu führen ist: diese Ordnung ist folgende:

1. Gerichts- und andere Kosten, welche auf den Verkauf und die Distribution des Verkaufpreises verwendet worden sind.

Diese werden nach den in der Civilgerichtsordnung und dem Reglement vom 16. Febr. 1807 bestimmten Formen taxirt, und vom Präsidenten des Handelsgerichts constatirt. Um ein Privilegium zu haben, wird kein Unterschied zwischen gewöhnlichen und aussergewöhnlichen Kosten gemacht, wenn sich nur daraus der Verkauf des Schiffes ergibt. Man darf jedoch nicht mit dieser Art Kosten diejenigen verwechseln, die jeder Gläubiger für sich besonders gehabt hat, um für seine Forderung anerkannt zu werden, noch sie in die nämliche Ordnung bringen. Diese haben gleiches Schicksal mit der Location der Gläubiger.

2. Die Gebühren, welche die Staatscasse oder die Beamten der Marine-Administration für Lootsen-Tonnen-Werften-Anker-Hafen-Dockengelder, und andere Gebühren gleicher Art, wovon in № 712 einige Begriffe gegeben wurden erhebt; diese Gebühren müssen durch Verzeichnisse, Quittungen der Einnehmer etc. constatirt sein.

3. Wenn das Schiff im Hafen verkauft wurde: Der Lohn des Wächters (Schiffsliegers, *gardien*); und ähnliche Kosten für Bewachung des Schiffes, von der Zeit, wo es eingelaufen ist bis zum Verkauf. Diese Kosten stehen den unter 1. und 2. oben angeführten deshalb nach, weil schon das Einlaufen in den Hafen jene exigibel macht. Der Wächterlohn, das Verzeichniss über diese Kosten, wird vom Präsidenten des Handelsgerichts constatirt; ja er kann sogar ihren Betrag

---

1) C. G. B. 2096, 2097. H. G. B. 191, 214.

bestimmen, und das was er daran übertrieben findet reduciren, vorbehältlich des Regresses gegen seine Entscheidung.

4. Lagermiethe der Zubehör, die seit Ankunft des Schiffes im Hafen aufs Lager gebracht wurde. Die Rechnung darüber wird ebenfalls vom Präsidenten des Handelsgericht auf die angegebene Weise bescheinigt oder taxirt.
5. Die seit dem Einlaufen des Schiffes in den Hafen auf die Erhaltung des Schiffes und Zubehör verwendeten Kosten, deren Verzeichniss ebenfalls vom Präsidenten des Handelsgerichts constatirt wird.
6. Die Gage des Capitains und seiner Mannschaft für die letzte Reise, vorbehältlich ihrer ausschliesslichen Rechte auf die Fracht (s. № 673) [1]). Die dafür schuldigen Summen werden in den Bureaux der Marine-Administration constatirt.
7. Die vom Capitain zu den Schiffsbedürfnissen während der letzten Reise aufgenommenen Gelder, oder der Preis der von ihm zu dem nämlichen Zwecke verkauften Waaren (s. № 631 und 644). Dieses Privilegium gründet sich auf die Präsumtion, dass wenn diese Ausgaben nicht gemacht worden wären, das Schiff seine Reise nicht beendigt hätte, und aus diesem Grunde gehen sie den vor der Reise dargeliehenen Summen, die nur in den neunten Rang zu stehen kommen vor. Diese Forderungen müssen durch Verzeichnisse, die der Capitain bescheinigt, und durch die Protokolle welche die Nothwendigkeit der gemachten Verkäufe oder Darleihen constatirt, dargethan werden. Sind die Forderungen zu verschiedenen Zeiten, aber während der nämlichen Reise entstanden, so geht der letzte Gläubiger dem vorletzten auf die in № 919 angegebene Weise vor [2]). Würden jedoch die Bodmerey-Wechsel oder Bodmerey-Contracte, obgleich zu verschiedenen Daten ausgestellt, nur eine einzige Reparatur betreffen, die, wegen bedeutender Ausgaben mehrere Darleiher erforderte: so hätte kein chronologischer Vorzug Statt, weil der Grund ihrer Veranlassung nicht mehr bestehen würde. Obgleich die Gelder zu verschiedenen Daten angeschafft wurden, so machen sie ihrem Gegenstande nach nur ein einziges Darleihen aus, und alle Bodmereygeber haben ein gleiches Privilegium.
8. Die Summen, welche der Verkäufer eines Schiffes und diejenigen, welche zu dessen Erbauung Lieferungen gemacht, oder daran gearbeitet zu fordern haben. Die Kosten der

1) H. G. B. 271. 2) H. G. B. 323.

Reparaturen, Ausrüstung der Reise, die unmittelbar auf den Kauf oder den Bau des Schiffes folgt. Es wird keine Schätzung gemacht, um das Casco des Schiffes, im Zustande wie es sich beim Verkauf befand, von den daran vorgenommenen Reparaturen und der hinzugefügten Ausrüstung zu trennen, so dass der Verkäufer auf die Schätzung des ursprünglichen Werthes, und die Lieferanten und Arbeiter auf den Mehrwerth, locirt würden; alle treten in Concurrenz beim ganzen Werth. Die Forderung des Verkäufers muss durch einen Act constatirt werden, der ein gewisses Datum hat. Diejenigen der Lieferanten und Arbeiter sind es durch Rechnungen oder Facturen; übrigens ist es gleichviel ob sie in Auftrag und für Rechnung des Eigenthümers und seiner Agenten geliefert, oder gearbeitet haben, oder ob sie von einem Unternehmer der den Bau überhaupt übernommen angestellt wurden. Dieser Unterschied nützt nur (s. № 943), wenn untersucht werden soll, ob sie eine Klage gegen den Eigenthümer haben; sie hat keinen Einfluss, in Bezug auf das Privilegium, es existirt nur in so fern, als das Schiff seit dem Verkauf oder der Erbauung noch keine Reise gemacht hat. Dieses Privilegium lässt sich nicht aus irgend einem Grunde von Analogie auf diejenigen ausdehnen, die Gelder für die nämlichen Gegenstände geliefert hätten. Diese Darleiher mussten sich in die Rechte derjenigen, deren Geld zur Zahlung diente, subrogiren lassen, wenn sie in ihr Privilegium substituirt sein wollten, oder sie mussten sie auf Bodmerey geben. Befinden sie sich aber weder in dem einen oder andern Fall, so können sie kein Privilegium ansprechen.

9. Die durch Bodmereycontract auf Rumpf, Kiel und Zubehör des Schiffes, für Ausbesserung, Verproviantirung, Ausrüstung vor der Abfahrt aufgenommenen Gelder (s. № 919), ohne Unterschied des Capitals und der Prämie (s. № 896). Die Gründe warum diese Darleiher nach den Verkäufern, Erbauern, Lieferanten und den bei Reparaturen angestellten Werkleuten nachstehen, sind eine Einschränkung der allgemeinen Regel, deren Anwendung man beim Bodmerey-Vertrag über Waaren in № 918 gesehen hat. Dies ist die Folge der speciellen Vorschrift wegen der Schiffe, nach welcher die Gläubiger ein Unterpfand darauf haben [2])

Da ein vor der Ausreise gemachtes Darlehen auf Bodmerey erst im Augenblick, wo das Schiff unter Segel geht, anfängt

1) H. G. B. 196.

zu nützen, so hat das Schiff seine Existenz diesen Verkäufern, Erbauern etc. zu verdanken, ohne welche Existenz für das Darlehen kein Pfand vorhanden wäre. Das Privilegium des Darlehns ginge nicht auf das erneuerte Darlehen über, d. h. auf dasjenige, das nach beendigter Reise an Capital und Prämie dem Capitain gelassen wird, um, so cumulirt, einen neuen Zins zu geben [1]). Ein solches Anlehen könnte sogar von Seiten des Capitains nur legitim sein, wenn der Eigenthümer seine formelle Einwilligung dazu gäbe.

10. Die Assecuranz-Prämien welche noch von der letzten Reise her auf Schiff und Zubehör schuldig sind. Diese Prämien müssen durch die Policen, oder durch Extracte aus den Büchern der Assecuranz-Mäkler constatirt sein, wenn sie nicht bezahlt wurden oder die Police nicht quittirt wurde; denn eine blos durch Gegenbrief versprochene Prämie, selbst wenn er ein gewisses Datum hätte, ist ohne Wirkung gegen Dritte [2]). Würde aber die Police constatiren, dass eigene Wechsel an Zahlung gegeben wurden, die nicht bezahlt worden sind, so würde das Privilegium fortbestehen.

11. In diesen letzten Rang gehört die den Befrachtern in Folge von Urtheln oder Schiedssprüchen schuldige Entschädigung wegen nicht erfolgter Ablieferung der von ihnen verladenen Waaren, oder wegen Ersatzes der Havarien, welche jene Waaren, durch Versehen des Capitains oder des Schiffsvolks erlitten haben, oder die Schadloshaltung wegen nicht vollzogener Certepartie [3]). Zwar schiene es dienlicher die Befrachter oder Ladungsinteressenten in eine höhere Rangordnung, selbst vor der Schiffsmannschaft, zu versetzen, weil diese Verluste oder Schäden oft durch die Mannschaft verursacht werden; um so mehr sollen sie denjenigen vorangehen, die vor der Reise dargeliehen haben. Es kann aber darauf keine Rücksicht genommen werden, da es möglich ist, dass Befrachter und Verfrachter im Einverständniss sind, so, dass dadurch die spätern Privilegien vernichtet werden könnten. Uebrigens müssen die Seeleute aufgemuntert werden und die Bodmerey-Verträge sind nützlich.

Der Rang dieser Privilegien kann nicht durch Uebereinkunft mit dem Eigenthümer des Schiffes gegen den Willen derjenigen verändert werden, welche diese Umkehrung interessirt. Hätte man sich auch der Vorsicht bedient öffentliche Acte abzufassen, oder solche die ein gewisses

1) H. G. B. 323. 2) C. G. B. 1321. 3) H. G. B. 190, 280.

Datum haben, das denjenigen vorangeht, welche das Privilegium begründen, dessen Rang man zurückschieben will, so würde dies nichts fruchten, weil diese Privilegien vom Willen der Parteien unabhängig sind, und sie aus gewissen Umständen und der Natur der Forderungen entstehen, und weil vermuthet wird, dass jeder die besondere Begünstigung der Gesetze geniessen will, wenn er nicht förmlich darauf verzichtet hat.

Vierter Abschnitt.

Von den Rechten auf die Trümmer eines gescheiterten Schiffes.

955. Wenn ein Schiff durch Schiffbruch oder jeden andern Unfall zertrümmert wird, so ist evident, dass die Gläubiger des Eigenthümers ihre Rechte auf den Werth der Trümmer ebenso ausüben können, wie sie es auf den Werth des Schiffes konnten, wenn es ganz geblieben wäre; allein der Rang der Privilegien, wovon die Rede war, ist hier nicht derselbe. Die Kosten der Bergung gehen Allem, sogar der Gage der Mannschaft voran; diese Kosten bilden eine specielle Masse an welcher letztere nur Theil hat, wenn sie an der Bergung gearbeitet hat, und was ihnen dafür gebührt, wird nicht auf ihre Gage angerechnet [1].

Der öffentliche Beamte unter dessen Aufsicht zu dieser Bergung geschritten wird (s. № 643, 840, 869), ist mit dem Verkauf dieser Trümmer beauftragt. Auf den Erlös bezahlt er, oder lässt er das schuldige Berglohn und andere Ausgaben welche die Bergung verursacht hat, bezahlen, ohne dass man denjenigen, die bei der Bergung angestellt waren, die in der Ordonnanz von 1681 art. 29. Tit. IX. Buch IV. enthaltenen Verfügungen anwenden kann, nach welchen denjenigen, welche Gegenstände in der See auffischen, das Drittel davon zugestanden wird. Der Ueberschuss wird, in Folge seines Auftrages, in Frankreich oder in den französischen Besitzungen in die See-Invaliden Casse deponirt, und im Auslande bei dem Kanzler der Consulate, oder an andere gesetzlich dazu bestellte Beamte. Für die Mühwaltung und die Verantwortlichkeit, welche dieses Depositum verursacht, erhalten sie zufolge Beschluss vom 7. Mai 1801 (17 floréal IX) 15 Centimes von 100 fs., die sie bei der Uebergabe der Gelder erheben. Der Rest wird ausschliesslich zur Zahlung der

1) H. G. B. 259, 261.

Gage der Schiffsmannschaft verwendet [1]), ihr gehen nur die Justizkosten vor, die wegen der Regulirung der Contribution gemacht wurden.

956. Ist die Gage der Mannschaft bezahlt, so wird der Rest nach der in № 951 angegebenen Rangordnung vertheilt, und zwar unter der in № 855 angeführten Modification, wenn mehrere Bodmereygeber concurriren, jedoch blos was ihre Capitalien betrifft [2]), und die Versicherer für die versicherten Summen.

Wenn nun die Mannschaft auf die Trümmer des Schiffes so vorzugsweise vor Gläubigern bezahlt wurde, die ihnen vorangegangen wäre, falls es sich um die Distribution des Erlöses des ganzen Schiffes gehandelt hätte, so fragt es sich, ob letztere in die Rechte der Mannschaft eingesetzt sind, um die Fracht zu reclamiren; auf welche diese in Folge ihres Privilegiums bezahlt werden konnten? Man kann in ihrem Interesse sagen, dass wenn die Fracht nach ihrer speciellen Bestimmung angewendet wurde, der Ertrag der Trümmer ihnen eine Contributionsmasse geliefert hätte; dass weil die Mannschaft, welche zwei Privilegien hatte, wovon eines nämlich auf die Fracht, und auf die Trümmer, ihre Rechte auf den Erlös der letztern ausgeübt hat, ihr ein Werth entzogen wurde, auf welchen sie ihre Rechte hätte ausüben können: so möchte der Billigkeit nach diese Frage zu ihren Gunsten zu entscheiden sein. Darauf liesse sich aber erwiedern, dass es sich mit diesem Fall ebenso verhält, wie mit demjenigen, der sich häufig im Civilrecht darbietet, wo ein Gläubiger General-Hypothek auf die Güter des Schuldners hat, während Andere nur eine Special-Hypothek haben [3]). Wenn in Folge der Location des Gläubigers, dessen Hypothek generell ist, der Special-Hypothek-Gläubiger, um den ihm verpfändeten Preis des Gutes gebracht wird, so kann er nicht durch Subrogation die Rechte des erstern auf die übrigen mit General-Hypothek belasteten Güter ausüben [4]); es scheint daher, dass hier ebenso entschieden werden muss.

In allen diesen Fällen, wo die Schiffstrümmer zur Zahlung der privilegirten Schulden dienen, sind die Versicherer an welche abandonnirt wurde, berechtigt, dem Versicherer die Summen abzuziehen, welche diese Privilegien auf den Betrag der Trümmer erheben.

957. Wäre das untergegangene Schiff versichert gewesen, so könnten die Rechte und Privilegien der Gläubiger nicht auf den

---

1) H. G. B. 256. 2) H. G. B. 331. 3) H. G. B. 2092. 4) Abw. Urth. 25. Mai 1824.

vom Versicherer schuldigen Preis auf die nämliche Weise und in der nämlichen Rangordnung ausgeübt werden, wie dies der Fall mit den Rechten auf den Erlös des Schiffes wäre, der vom Käufer wieder eingebracht wird [1]).

Zweites Capitel.

Von den Privilegien auf die Fracht.

958. Die in № 716 u. f. gegebenen Begriffe haben gelehrt, wann und wie die Fracht für den Transport der Waaren und Passagiere schuldig ist und bezahlt werden muss. Diese Fracht schuldet derjenige, der in der Certepartie stipulirt hat, auch wenn er nur als Commissionär gehandelt hätte [2]).

Diese Fracht, es mag nun der Zahlung durch Einspruch oder Beschlag oder sonst Einhalt gethan worden sein, kann Gegenstand einer Distribution zwischen den Gläubigern des Rheders werden; daher muss man wissen, welche Schulden darauf privilegirt sind.

Bereits ist in № 673 bemerkt worden, dass die Seeleute, unbeschadet ihrer Rechte auf das Schiff oder dessen Trümmer, (s. № 954 und 955), ein spezielles Privilegium auf die Fracht hätten [3]). Unter den Kosten die in № 954 angegeben wurden, möchten diejenigen zur Distribution die einzigen sein, die ihnen vorgezogen werden können. Die Gebühren der Reise und andere ähnliche würden diese Begünstigung nicht geniessen. Von der Contribution zur Havarie für den Antheil, welcher der Fracht zur Last fällt, ist hier keine Rede; allerdings würde die Mannschaft nicht bezahlt bevor sie nicht entrichtet wurde, allein diese Entrichtung ist eher eine Art moralischer Verschlimmerung der Sache, die ihr Quantum reducirt, als eine privilegirte Location, und blos der Rest bleibt dem Privilegium der Mannschaft verpfändet.

959. Sind auf solche Weise die Seeleute auf die Fracht bezahlt worden, so kehrt man zur gewöhnlichen Ordnung der Dinge zurück. Die Fracht als Civil-Einkommen des Schiffes ist dem gemeinen Recht für den Ertrag der mit Arrest belegten Sachen unterworfen. Ist das Schiff gerichtlich verkauft worden, so muss zwischen der vor dem Beschlag verdiener Fracht und derjenigen, die seit dem verdient worden, ein Unterschied gemacht werden. Es ist

---

1) Lehrb. d. Handelsr. № 594. 2) Lehrb. d. Handelsr. № 663 u. f. 3) H. G. B. 259, 271.

evident, dass die vor dem Beschlag schuldige und verdiente Fracht eine von diesem Schiffe getrennte Masse ausmacht, die nicht mit Beschlag belegt werden konnte, wie dies der Fall mit accessorischen Theilen eines Gegenstandes ist, von dem sie abhängen. Die Gläubiger desjenigen dem sie schuldig ist, können sie sich nach Beschaffenheit ihrer Rechte separatim distribuiren lassen.

Ein Schiff aber das mit Beschlag belegt ist kann seine Fahrt fortsetzen und Fracht verdienen; diese Fracht wird in Allem, was dieAusgaben der Reise und andere auf ihm lastende privilegirte Forderungen betrifft, zum Verkaufpreis gefügt, um in der nämlichen Ordnung vertheilt zu werden. Was in № 922 in Betreff der auf das Schiff verpfändeten Fracht gesagt wurde, hat also nicht zur Folge, dass man dem Darleiher einen andern Rang auf die Fracht gebe, als denjenigen, der ihm nach № 954 auf das Schiff zugestanden wurde. Diese Vorschrift wurde nicht gegeben, um ein specielles Privilegium das demjenigen der Mannschaft ähnlich ist zu gründen, sondern um einen Zweifel zu heben, der aus dem Verbot die zu verdienende Fracht zu verbodmen hätte entstehen können.

960. In № 720 ist gesagt worden, dass die Befrachter, die dem Capitain die von ihnen schuldige Fracht ohne Einspruch bezahlt haben, giltiger Weise liberirt sind. Die Mannschaft kann sie in diesem Fall nicht anfechten; jedoch bleibt ihr der Rückgriff an den Capitain vorbehalten. Hätte sie Zweifel in seine Redlichkeit, so müsste sie die Fracht bei den Abladern mit Beschlag belegen lassen, und hätten diese bezahlt, so könnte man die Grundsätze anrufen, nach welchen in Bezug auf die Beschlagnehmer, die zum Nachtheil eines Beschlags gemachte Zahlung als ungiltig angenommen wird [1]).

Anders verhielte es sich aber in den Fällen, wo der Befrachter, der für den Fall eines Versehens oder Delicts, wofür der Capitain verantwortlich ist, mit diesem eine Straf-Clausel bedungen, um ihn dadurch von der Zahlung der totalen oder partiellen Fracht zu befreien, diese Einrede opponiren würde, damit er der Mannschaft den stipulirten Frachtlohn nicht hergeben muss. Diese konnte um die besonderen Conventionen nicht wissen, welche die Certepartie modificirte. Da übrigens ihr Privilegium wegen ihrer Entschädigung demjenigen der Befrachter vorgeht, so kann die Fracht nicht durch eine Clausel die ihnen ganz fremd ist und die ohne ihre Einwilligung die legale Rangordnung der Privilegien umkehren würde, zu ihrem Nachtheil absorbirt oder vermindert werden.

1) C. G. B. 1242.

Aus dem nämlichen Grunde könnte der Befrachter nicht zum Nachtheil der Privilegien eine Compensation der schuldigen Fracht mit den Entschädigungen die ihm der Capitain schuldig ist, opponiren, weil die Compensation nicht zum Nachtheil Dritter Statt finden kann.[1]).

Drittes Capitel.

Von den Privilegien auf die Ladung.

961. Unter Ladung versteht man alle Sachen die an Bord eines Schiffes gebracht werden, um nach einer angegebenen Bestimmung transportirt zu werden. Ausser dem Fall, wo es den Passagieren gestattet ist ihre Effecten oder einige kleine Gegenstände einzuladen, ohne dafür Fracht zu bezahlen, ist man nach № 789 immer die Fracht schuldig.

Die verladenen Güter sind auf die Zahlung der Fracht privilegirt, sowohl für deren Transport als für die Ueberfahrt des Passagiers dem sie angehören, wenn er sich auf dem nämlichen Schiffe befindet[2]). Ist er keine Fracht für diese Güter schuldig, z. B. wenn sie die diesem Passagier erlaubte Führung ausmachen, so haften sie nichts destoweniger für die Zahlung seiner Ueberfahrt.

Dieses Privilegium geht allen übrigen Gläubigern, sogar demjenigen des nicht bezahlten Verkäufers, vor, weil selbst wenn letzterer, im Fallimentsfall des Käufers, ein Vindicationsrecht hätte[3]), er es nur dann ausüben könnte, wenn er die für Fracht, Provision, Assecuranz und andere Kosten schuldigen Summen bezahlt oder die dafür bezahlten Summen rimborsirt[4]). Es geht auch dem Eigenthümer vor, dem die verladenen Gegenstände gestohlen wurden, weil der Capitain mehr der Sache wegen, deren Transport ihr einen wahren Werth hinzufügt, als mit der Person unterhandelt hat. Es hat sogar den Vorrang vor dem Privilegium der Staatscasse wegen Douane und ähnlicher Gebühren, da durch den Transport die Waaren an den Ort gebracht wurden, wo diese Gebühren zahlbar sind.

962. Auf die Ladung sind auch privilegirt die Entschädigungen, die der Befrachter in den in № 711 erwähnten Fällen reclamiren kann, die Reparaturen für Havarie, welche die Ladung verursacht hat, oder der Rimbors ihres Antheils an der Contribution; denn

---

1) C. G. B. 1295, 1298. 2) H. G. B. 280. 3) S. Lehrb. des Handelsr. VI. Abtheilung. 4) H. G. B. 579.

alle diese Schulden sind unmittelbare Folge der Verbindlichkeiten, die der Befrachter bei der Miethe des Schiffes eingegangen hat. Dieses Privilegium besteht so lange der Capitain im Besitz der auf diese Weise verpfändeten Sachen ist. Da er sie aber nach № 719 löschen muss, vorbehältlich jedoch dass er bei der Löschung einkomme, dass die Güter unter freiwilligen oder gerichtlichen Sequester gelegt werden, so ist evident, dass wenn er von diesem Rechte Gebrauch gemacht hat, er, so lange sie unter Sequester sind, sein Privilegium bis zur völligen Zahlung der Fracht behält.

Hat der Capitain ohne diese Vorsicht zu gebrauchen in die Ablieferung der Güter gewilligt, so behält er noch sein Privilegium fünfzehn Tage nachher, selbst wenn sie schon im Magazin des Empfängers oder seines Commissionärs, der sie für ihn in Empfang nehmen soll wären [1]. Diese Fortdauer des Privilegiums hat blos zur Folge, dass der Capitain, falls der Empfänger fallirt, innerhalb besagter Zeit allen übrigen Gläubigern wegen der transportirten Gegenstände vorausgehen kann. Dieser Vorzug ist kein absoluter, und wären Kosten für Transport, Ladung und Löschung schuldig, so würde Concurrenz entstehen, und sogar müssten die Lagerspesen der Fracht vorgezogen werden, so lange die Waaren im Magazin des Locators wären, oder so lange sich letzterer daran halten könnte [2]. Hätte sie aber der Ablader durch Verkauf und Auslieferung, oder Versatz in dritte Hand kommen lassen, so wäre das Privilegium erloschen. Demnach könnte ein Verkauf ohne Tradition das Privilegium nicht zerstören, der Gegenstand muss in andere Hände übergegangen sein, was dann kein Privilegium zum Nachtheil desjenigen gestattet, der auf solche Weise die Sache in gutem Glauben empfangen hat. Daraus ergibt sich, dass wenn die Waaren seit ihrer Verladung unterwegs verkauft wurden, das Privilegium deshalb nicht weniger bestehen würde, als wenn sie Eigenthum des ursprünglichen Abladers geblieben wären.

Hat der nämliche Befrachter verschiedene Waaren durch unterschiedliche Connossemente verladen, so geht das auf die Waaren eines Connossements verlorene Privilegium auf diejenigen eines andern nicht über, obgleich es einen Theil der nämlichen Ladung ausmacht. Wäre hingegen das Ganze durch ein einziges Connossement verladen worden, und ein Theil davon in dritte Hand übergegangen, so würde der Rest der Waaren für die ganze Fracht haften, selbst für diejenige der veräusserten Partie, weil Alles was im nämlichen Act begriffen ist solidarisch dem Privilegium haftet, selbst wenn jede Sache im Preise verschieden wäre.

---

1) H. G. B. 307. 2) C. C. B. 2102.

Z. B. A. hat Indigo und Caffee verladen; die Fracht für beide Gegenstände ist zu 20 fs. pr. Centner, oder wenn man will zu 20 fs. für den Caffee und 15 fs. für den Indigo stipulirt. Nach Ankunft des Schiffes liefert der Capitain die Ladung an den Consignatair aus, ohne die Fracht zu verlangen; dieser verkauft und liefert den Indigo vor fünfzehn Tagen ab. Um zu wissen wie der Capitain sein Privilegium ausüben kann, ist ein Unterschied zu machen nöthig. Ist der Indigo und der Caffee im nämlichen Connossement begriffen, so ist die Fracht jeder dieser Gegenstände auf das Ganze privilegirt, der Capitain kann demnach für alles, was er an Fracht zu fordern hat, eine privilegirte Klage, sogar für die Fracht des Caffee, auf den Indigo ausüben. Sind im Gegentheil der Indigo und der Caffee durch zwei verschiedene Connossemente verladen worden, so hat der Capitain wegen der Fracht des Caffee nur ein Privilegium auf diesen, und er wird wegen derjenigen des verkauften Indigo nur eine persönliche Klage gegen A. haben. Die nämlichen Vorschriften sind auf die Summen anwendbar, die für Contribution auf particuläre Havarie schuldig sind.

963. Das Darleihen auf Bodmerey das nach № 918 auf die verpfändeten Sachen mit Ausschluss des Verkäufers privilegirt ist, muss unmittelbar nach der schuldigen Fracht und Contribution locirt werden [1]), jedoch könnte es geschehen, dass ein Darleiher auf Versatz ihm diesen Rang streitig machte.

Unter diesen Versatz wäre allerdings nicht derjenige zu verstehen, welchem zu Folge die verpfändete Sache in die Hände eines Gläubigers übergeben ist, der dadurch in den körperlichen Besitz käme; denn es lässt sich wenig vermuthen, dass sie in diesem Zustande gegen ein Darlehen auf Bodmerey verpfändet werden könnte. Wenn ein Bodmereynehmer auf diese Weise Sachen versetzte, deren freie Verfügung ihm nicht mehr zusteht, so wären zwei Dinge möglich: entweder hätte er den Versatz den Händen des Pfandbesitzers entzogen, dann würde der Bodmereygeber, wenn er von gutem Glauben war, vorgezogen; oder: das Unterpfand wäre in den Händen des Pfandbesitzers geblieben, und dann ginge dieser vor. In beiden Fällen wäre die betheiligte Partei berechtigt, gegen den unredlichen Schuldner eine Klage wegen Prellerei anzubringen [2]).

Es kann aber geschehen, dass der Versatz der dem Bodmereygeber vorangegangen, blos symbolisch war. Dies ist der Fall, wo ein Consignatair, der Vorschüsse auf Waaren gemacht hat, die ihm zugesandt wurden, ein Pfandrecht erworben hat, das demjenigen ähnlich ist, welches der wirkliche Besitz bei dem gewöhnlichen Versatz gibt [3]). So lange dieser Gläubiger sein Pfand nicht aus Händen gegeben, muss er dem Bodmereygeber vorgezogen werden, der dann ungefähr im ähnlichen Fall wäre, als wenn er auf Waaren gelichen hätte, die der Entlehner fälschlicher Weise als Eigenthum

1) H. G. B. 320. 2) Peinl. Ges. Buch 405. 3) H. G. B. 93.

ausgegeben hätte. Die einzige Frage, welche zu Schwierigkeiten Anlass geben könnte, wäre nur zu wissen, wann angenommen wird dass er im Besitz ist, oder sich desselben begeben hat.

Die verbodmeten Sachen könnten auch gleich nach ihrer Löschung als Unterpfand gegeben werden. Der Gläubiger, der sie im guten Glauben empfangen hätte, würde dem Bodmereygeber aus dem nämlichen Grunde, wodurch das Privilegium der Fracht verloren geht wenn die Waaren in dritte Hände übergegangen sind, vorgezogen.

964. Dies führt natürlicherweise zur Untersuchung, ob man der Analogie nach und in Folge dessen was in № 954 vom Privilegium der Prämie auf das versicherte Schiff gesagt wurde schliessen muss, dass die Assecuranz-Prämie auf Waaren ebenfalls privilegirt ist.

Hier scheinen sich starke Gründe dagegen zu erheben. Eine formelle Verfügung räumt der Assecuranz-Prämie ein Privilegium auf das Schiff ein [1]), und da die Gesetze über diejenige die Waaren betreffend schweigen, so scheint dies anzudeuten, dass sie diesen Vortheil nicht geniessen soll. Der Grnnd dieses Unterschieds scheint sich sogar aus demjenigen zu erklären, der zwischen den Rechten besteht, die den Gläubigern auf die Schiffe ihrer Schuldner zustehen, und diejenigen, die sie auf andere bewegliche Gegenstände haben.

Durch eine nicht minder formelle Verfügung ist gleichfalls bestimmt, dass der Bodmereygeber auf die ihm gegen sein Darleihen verpfändeten Waaren privilegirt ist [2]); wegen der dem Versicherer schuldigen Prämie ist aber nichts ähnliches bestimmt.

Ausser, dass es keiner Veröffentlichung der Assecuranz-Police bedarf, wie dies bei dem Darleihen auf Bodmerey gefordert wird, liesse sich der Grund dieses Unterschieds durch denjenigen erklären, der zwischen einem Darleiher und einem Versicherer existirt. Es gehört zum Wesen des Darlehns, dass der Darleiher seinem Schuldner Credit gibt, da man nicht darleihen kann, ohne dass dem Entlehner ein Termin gestellt ist sich von der Schuld zu befreien. Der Versicherer befindet sich nicht in diesem Fall; es gehört nicht zum Wesen des Vertrags, dass er für die versicherte Prämie Credit gebe, er wird demnach freiwillig Schuldner, ohne durch die Natur der Dinge dazu gezwungen zu werden.

Die Analogie wäre kein entscheidendes Argument, weil die Privilegien eine Ausnahme von der Regel machen, wodurch alle Gläubiger eines Schuldners gleiche Rechte auf seine Güter haben. Demnach muss eine Ausnahme wörtlich ausgesprochen und in ihren Ausdrücken

---

1) H. G. B. 191. 2) H. G. B. 320.

beschränkt werden; sie lässt sich folglich nicht von einem Fall auf einen andern schliessen.

Nichts desto weniger sind die Assecuranzen von grosser Wichtigkeit im Handel, sie verdienen begünstigt und aufgemuntert zu werden. Würden die Versicherer die baare Zahlung der Prämie verlangen, so wären vielleicht die Assecuranzen seltener, da es Umstände gibt, in welchen die Prämientaxe so hoch ist, dass diese Auslage die Lasten des Versicherten sehr vermehren würde. Wenn übrigens der Gebrauch der Anwendung eines Gesetzes nicht widerspricht, so kann er in jedem andern Fall berücksichtigt werden. Man darf nicht gegen Gebräuche verstossen, welche wichtige Negoziationen vervielfachen und erleichtern. Nimmt man den Versicherern auf Waaren das Privilegium ihrer Prämie, so lassen die Fremden nicht in Frankreich assecuriren, und es könnte geschehen, dass die Franzosen vorzugsweise im Auslande versichern lassen, wo die Prämie allgemein privilegirt ist. Man kann übrigens hinzufügen, dass die Assecuranz eine Massregel ist, welche die Erhaltung der Sache bezweckt, dass also die dafür schuldige Prämie, ohne übertriebene Auslegung, als Schuld angesehen werden kann, die zur Erhaltung der Waaren contrahirt wurde, welche nach dem Civilrecht in den Rang der privilegirten Schulden gestellt ist. 1) Nimmt man diese Meinung an, so handelt es sich nur noch um den Rang dieses Privilegiums zu bestimmen, und dann ist die Analogie von grosser Hülfe. Es ist evident, dass die Prämie weder der Fracht noch der Contribution vorangehen würde; denn der Capitain ist Besitzer der Waare, oder wird als solcher vermuthet, so lange die fünfzehn Tage, wovon in № 962 die Rede war, nicht abgelaufen sind. Aus dem nämlichen Grunde, welcher in der Rangordnung der Privilegien dem Bodmereygeber vor dem Versicherer den Vorrang einräumt, darf auch die Prämie dem Darleiher auf Bodmerey nicht vorangehen. Um so weniger würde sie nicht dem Consignatair für seine Vorschüsse vorangehen, weil ausser dem, was in № 963 gesagt wurde, sogar auch nach dem Civilrecht, dessen Verfügungen die einzigen sind, die das Privilegium der Prämie begründen können, die Rechte des Pfandgläubigers denjenigen der Person vorangehen, die dieses nämliche Pfand, das sie zuerst besass, nachher aus den Händen gegeben hat. Die Prämie wird demnach, wenn man ihr ein Vorzugsrecht auf Waaren einräumt, ungefähr wie diejenige der Assecuranz des Schiffes in den letzten Rang zu stehen kommen, und dies ist Alles was der Versicherer der dem Versicherten einen Termin gestattete, in der Wirklichkeit vernünftigerweise verlangen kann.

---

1) C. G. B. 2012.

Viertes Capitel.

Wie die Privilegien, welche aus Seeverträgen entstehen, verloren gehen oder erlöschen.

965. Es gilt als unstreitiger Grundsatz, dass bei gänzlicher Tilgung einer Schuld das Privilegium, das nur ein accessorischer Theil derselben ist, ebenfalls erloschen ist.

Das Seerecht kann in diesem Betracht vom gemeinen Recht nicht abweichen. Jedoch ist zwischen der Erlöschung der Schuld und derjenigen des Privilegiums, in den Fällen wo diese Erlöschung durch Verjährung entsteht, ein Unterschied zu machen [1]). Wie bereits in den verschiedenen Hauptstücken gesagt wurde, verjähren alle Klagen auf Bezahlung der Schiffsfracht, der Gage der Seeleute, in Jahresfrist nach beendigter Reise; diejenigen auf Bezahlung der den Matrosen auf Befehl des Capitains gelieferten Kost ein Jahr nach der Lieferung; diejenigen wegen Lieferungen von Holz und anderer zum Baue, zur Ausrüstung und Verproviantirung des Schiffes nöthigen Gegenstände, ein Jahr nach gemachter Ablieferung; diejenigen auf Zahlung des Arbeitslohnes und gelieferter Arbeiten, ein Jahr nach empfangener Arbeit; jede Klage auf Ablieferung der verladenen Güter, ein Jahr nach Ankunft des Schiffes, endlich diejenigen Klagen aus einem Bodmerey-Vertrag, oder aus einer Assecuranz-Police, nach fünf Jahren vom Tage des Contracts an gerechnet [2]).

Nichts kann die Wirkung dieser Verjährungen verhindern wenn Dritte ein Interesse haben sie anzurufen [3]), dies hindert aber den Schuldner nicht zu gestehen, dass er nicht bezahlt habe. Daraus entsteht blos, dass, weil der Gläubiger einer so anerkannten Forderung durch diese Anerkennung nicht wieder in die Privilegien die seiner Forderung zustehen, eintreten kann, er diese Forderung nicht zum Nachtheil Dritter nach der in № 954 angegebenen Rangordnung ausüben kann; dass er aber, wenn einmal diese Gläubiger befriedigt sind, seine Rechte gegen seinen Schuldner ausüben kann.

---

1) Lehrbuch des Handelsrechts № 210. 2) H. G. B. 432, 433. 3) C. G. B. 2225.

Alphabetisches
Inhalts-Register.

Dritte können die unterlassene Einregistrirung entgegen setzen, 900. — Was der Bodmerey-Vertrag enthalten muss, 901. — Grund, warum Capital und Prämie darin angegeben sein müssen, 902. — Vorschriften in Betreff der Angabe der verbodmeten Sachen, 903. — Die Angabe einer Schätzung ist von Nutzen, 904. — Wie weit die Parteien durch diese Schätzung gebunden sind, 904. — Angabe des Schiffes, das die verbodmeten Gegenstände geladen, und des Capitains, 905. — Angabe des Namens des Gebers und Nehmers auf Bodmerey, 906. — Warum der Name des Letztern durchaus nöthig ist, 907. — Angabe der Reise, 908. — Durch wen ein Schiff verbodmet werden kann, 909. — Grund, warum dies dem Capitain zusteht, 909. — Formen, die er zu beobachten hat, wenn der Schiffseigner abwesend oder zugegen ist, 910. — Von der Klage des Darleihers gegen welchen sich der Capitain engagirt hat, ohne die legalen Formen zu beobachten, 911. — Wie verhält es sich, wenn das Darlehen im Auslande und von einem Ausländer gemacht wurde? 911. — Verantwortlichkeit des Capitains gegen den Rheder bei einem in den legalen Formen gemachten Anlehen, 911. — Fälle, in welchen der Darleiher seine Zahlung verlangen kann, 912. 913. — Wie die Zahlung vom Schuldner geleistet werden muss, 913. — Exigibilität, die durch den Entlehner veranlasst wurde, 914. — Wenn diese Exigibilität durch die Veränderung des Schiffes veranlasst wird, 914. — Wie die Zahlung vom Entlehner geleistet werden muss, 916, 917. — Wo sie zu leisten ist, 917. — Wie es sich verhält, wenn Niemand bestellt ist sie zu empfangen, 917. — Wann die monatliche Prämie zu laufen aufhört, 917. — Natur des Privilegiums, welches dem Bodmereygeber zusteht, 918. — Wie es sich verhält, wenn die verbodmete Sache verkauft ist, 918. — Rang der Privilegien bei Concurrenz mehrerer Bodmereygeber, 919. — Was unter einem letzten Darlehen zu verstehen ist, das auf ein erstes privilegirt ist, 919. — Privilegium auf verbodmete Ladung, 919. — Was unter glückliche Ankunft zu verstehen ist, 920. — Klage, die dem Bodmereygeber gegen den Nehmer im Fall von Schiffbruch etc. bleiben kann, 921. — Wie die Fracht dem Darleiher haftet, 922. — Wie er sein Privilegium ausübt, wenn die Reise durch ein anderes Schiff nicht unterbrochen sondern fortgesetzt wurde, 922. — Welche Zufälle dem totalen Verlust gleichgestellt werden, wenn Waaren verbodmet werden, und Folgen davon, 923. — Pflichten, die dem Entlehner in Betreff der verbodmeten Waaren obliegen, 923. — Löschung von Waaren vor Ankunft am Bestimmungsorte, 923. — Rechte des Darleihers, wenn der Werth der Güter das Bodmerey-Darleihen übersteigt, 924. — Ereigniss, was zwar nicht als totaler Verlust angesehen wird, dennoch aber den Contract modificirt, 925. — Was beim Bodmerey-Vertrag unter Havarie verstanden wird, 926. — Wie die Contrahenten dazu contribuiren, 926. — Von der Pflicht des Darleihers, die particuläre Havarie zu vergüten, 926. — Worauf sich das Ristorno gründet, 927. — Ristorno wegen Mangel an Risico, 928. — Zinsen, die dem Inhaber des Bodmerey-Briefes gebühren, wenn wegen Mangel an Risico ristornirt wird, 928 u. f. — Entschädigung von 1/2 Procent, 928 u. f. — Beweise, die der Entlehner über das Vorhandensein der verbodmeten Sachen und ihren Werth zur Zeit des Unglücks führen muss, 928 u. f. — Ristoo nnr Figg ole Betrus, oder Irrthums von Seiten des Ent-

---

Berichtigungen:

Seite 1. Zeile 1. muss vor die Worte: »Das Seerecht etc.« № 597 zu stehen kommen.

Seite 11. Zeile 1. v. oben, statt: »die in der Levante als Caravane verwendet werden,« lese man: »die in der Levante en caravanne verwendet werden, d. h. die Erlaubniss haben Plätze anzugehen.«

Seite 44. № 643, Zeile 3, lese man: »das Schiff nicht abandonniren,« statt »das Schiff abandonniren.«

Seite 96. Zeile 14. von unten hinter »Vorhafengeld« ist anzufügen (Reviergeld).

